

# **Présentation des taxes écologiques existantes en Suisse et étude des impacts financiers et environnementaux de leur implication**

**Travail de Bachelor réalisé en vue de l'obtention du Bachelor HES**

par :

**Justine LUTHI**

Conseiller au travail de Bachelor :

**Philippe BUTTY, chargé de cours**

**Genève, le 31 mai 2016**

**Haute École de Gestion de Genève (HEG-GE)**

**Filière économie d'entreprise**

## Déclaration

Ce travail de Bachelor est réalisé dans le cadre de l'examen final de la Haute école de gestion de Genève, en vue de l'obtention du titre de Bachelor en économie d'entreprise.

L'étudiant a envoyé ce document par email à l'adresse d'analyse remise par son conseiller au travail de Bachelor pour analyse par le logiciel de détection de plagiat URKUND. <http://www.orkund.com/fr/student/392-orkund-faq>

L'étudiant accepte, le cas échéant, la clause de confidentialité. L'utilisation des conclusions et recommandations formulées dans le travail de Bachelor, sans préjuger de leur valeur, n'engage ni la responsabilité de l'auteur, ni celle du conseiller au travail de Bachelor, du juré et de la HEG.

« J'atteste avoir réalisé seule le présent travail, sans avoir utilisé des sources autres que celles citées dans la bibliographie. »

Fait à Crans-près-Céligny, le 25 mai 2016

Justine Luthi

## **Remerciements**

Pour commencer, je remercie infiniment Monsieur Philippe Butty, chargé de cours à la Haute Ecole de Gestion et référant pour mon bachelor, pour son suivi et ses conseils d'une grande qualité tout au long du travail. Un grand merci également à Monsieur Guy Dériaz pour son aide et m'avoir fait part de ses connaissances du sujet. Je remercie également beaucoup Monsieur Didier Christen, Directeur de l'entreprise SADEC pour sa disponibilité et les informations qu'il m'a transmises. Je suis également très reconnaissante envers Madame Milène Pochon et Monsieur Quentin Pommaz de m'avoir fait part de leurs connaissances.

Pour terminer, un grand merci à ma famille pour leur patience, leur relecture et leur présence tout au long de ce travail ainsi qu'à Larissa et Mélody. Une pensée pour Madame Catherine Bourret, qui m'a apporté son soutien durant toute cette période.

## Résumé

Depuis quelques années, l'environnement est une thématique qui me tient à cœur à laquelle je m'intéresse beaucoup. J'ai notamment choisi l'option majeure de management durable afin de découvrir la façon dont les problématiques de durabilité sont intégrées dans le fonctionnement de la société et cela m'a permis de découvrir différentes facettes du développement durable. En parallèle, la fiscalité est un domaine qui me captive particulièrement ces dernières années. L'idée de combiner la fiscalité et l'environnement pour mon travail de bachelor m'a fait découvrir le concept de fiscalité environnementale.

Au travers d'aspects majoritairement incitatifs, pénalisants ou compensatoires, les gouvernements utilisent la fiscalité environnementale afin de parvenir à avoir un certain contrôle sur la pollution de leur pays. Cet instrument capital est utilisé en Suisse sous forme de taxes écologiques à l'échelle communale, cantonale et fédérale, concernant ainsi tous les acteurs de notre société.

Ce travail a pour but d'identifier et de démontrer un lien entre la fiscalité et certains impacts sur l'environnement. Une étude du concept et des instruments utilisés apporte une vision globale sur la fiscalité écologique, ce qui permet d'analyser le concept en Suisse. Afin d'avoir un échantillon représentatif des résultats de l'implication d'une taxe écologique, l'exemple de la taxe au sac est étudié au sein de la commune de Crans-Près-Céligny (VD) ainsi que la taxe déchet.

Les résultats obtenus confirment que la fiscalité environnementale est un outil qui permet des résultats concluants et que les éléments mis en place ont un impact positif. Cependant, ceux-ci montrent aussi l'importance de continuer à mettre en place des moyens pour protéger l'environnement et avoir une efficacité maximum.

Le réchauffement climatique est une problématique mondiale ; c'est pourquoi chaque pays a le devoir de mettre en place des moyens concrets de lutte tout en visant une collaboration internationale.

La Suisse est comparée avec le Danemark, pays le plus avancé en ce qui concerne la fiscalité verte, afin de permettre un parallèle entre les deux pays et les mesures mises en place.

# Table des matières

|   |           |
|---|-----------|
| <b>Déclaration .....</b>  | <b>1</b>  |
| <b>Remerciements .....</b>  | <b>2</b>  |
| <b>Résumé .....</b>   | <b>3</b>  |
| <b>Table des matières .....</b>   | <b>4</b>  |
| <b>Liste des tableaux.....</b>  | <b>6</b>  |
| <b>Liste des figures .....</b>  | <b>6</b>  |
| <b>Liste des abréviations .....</b>   | <b>6</b>  |
| <b>1. Introduction .....</b>  | <b>7</b>  |
| <b>1.1 Le concept de fiscalité écologique.....</b>                                  | <b>7</b>  |
| Concept du « signal-prix ».....   | 7         |
| <b>1.2 Les trois instruments économiques .....</b>                                  | <b>7</b>  |
| 1.2.1 La fiscalité .....  | 7         |
| 1.2.1.1 Impôts.....   | 8         |
| 1.2.1.2 Taxes environnementales .....   | 8         |
| 1.2.1.3 Redevances.....   | 9         |
| 1.2.2 Les droits d'émission négociables (permis négociables) .....                  | 9         |
| 1.2.3 Les subventions et aides financières .....                                    | 9         |
| <b>2. Les concepts clés de la fiscalité écologique.....</b>                         | <b>10</b> |
| <b>2.1 Le principe du « pollueur-payeur » .....</b>                                 | <b>10</b> |
| <b>2.2 Théorie du « double dividende » .....</b>                                    | <b>11</b> |
| <b>2.3 La fiscalité « noire » en concurrence avec la fiscalité environnementale</b> | <b>11</b> |
| Le cas particulier du scandale Volkswagen .....                                     | 12        |
| <b>3. Taxes et redevances écologiques et énergétiques actuelles en Suisse .....</b> | <b>14</b> |
| <b>3.1 Prélèvements fiscaux liés à l'environnement au niveau fédéral .....</b>      | <b>15</b> |
| 3.1.1 Prélèvements sur les énergies .....   | 15        |
| 3.1.2 Prélèvements sur les transports .....   | 16        |
| 3.1.3 Prélèvements sur les émissions .....  | 17        |
| 3.1.3.1 Taxe CO2 .....  | 17        |
| 3.1.3.2 Taxe COV.....   | 18        |
| <b>3.2 Prélèvements fiscaux liés à l'environnement au niveau cantonal .....</b>     | <b>19</b> |
| 3.2.1 Prélèvements sur l'énergie .....  | 19        |
| 3.2.2 Prélèvements sur les transports .....   | 19        |

|            |  |           |
|------------|--|-----------|
| 3.2.3      | Prélèvements sur les émissions .....   | 21        |
| 3.2.3.1    | Situation dans le canton de Genève : .....   | 22        |
| 3.2.3.2    | Quantité de déchets urbains dans quatre cantons : .....  | 23        |
| 3.2.3.3    | Canton du Valais : .....   | 23        |
| 3.2.4      | Autres prélèvements environnementaux .....   | 24        |
| <b>3.3</b> | <b>Etude sur l'efficacité des taxes et redevances environnementales en Suisse .....</b>                    | <b>25</b> |
| 3.3.1.1    | Revoir le système d'exonération et de subvention .....   | 27        |
| 3.3.1.2    | Revoir le système de la TVA .....  | 28        |
| <b>4.</b>  | <b>Suivi d'une taxe écologique et de ses conséquences fiscales, financières et environnementales .....</b> | <b>28</b> |
| <b>4.1</b> | <b>Taxe déchets forfaitaire et taxe au sac .....</b>   | <b>28</b> |
| 4.1.1      | Situation des déchets à Crans-près-Céligny de 2012 à 2014 .....  | 29        |
| 4.1.1.1    | Impact de la taxe environnementale sur la commune .....  | 30        |
| 4.1.1.2    | Recommandations .....  | 31        |
| <b>5.</b>  | <b>Fiscalité environnementale au Danemark .....</b>  | <b>33</b> |
| <b>5.1</b> | <b>Système fiscal danois .....</b>   | <b>33</b> |
| <b>5.2</b> | <b>Fiscalité environnementale dans le système fiscal danois .....</b>                                      | <b>34</b> |
| 5.2.1      | Réforme fiscale verte .....  | 34        |
| 5.2.2      | Politique énergétique .....  | 35        |
|            | Taxes sur l'énergie .....  | 35        |
| 5.2.3      | Taxes liées aux transports .....   | 36        |
| 5.2.4      | Politique des déchets .....  | 36        |
| 5.2.5      | Imposition des ressources et de la pollution: .....  | 37        |
| 5.2.6      | Efficacité des taxes environnementales .....   | 37        |
| 5.2.7      | Comparaison avec la Suisse : .....   | 38        |
| <b>6.</b>  | <b>Conclusion .....</b>  | <b>40</b> |
| <b>7.</b>  | <b>Bibliographie .....</b>   | <b>41</b> |

## Liste des tableaux

|  |    |
|--|----|
| <i>Tableau des prélèvements fédéraux sur les énergies</i> .....            | 15 |
| <i>Tableau des prélèvements fédéraux sur les transports</i> .....          | 16 |
| <i>Tableau des prélèvements fédéraux sur les émissions</i> .....           | 17 |
| <i>Tableau des prélèvements cantonaux sur l'énergie</i> .....              | 19 |
| <i>Tableau des prélèvements cantonaux sur les transports</i> .....         | 19 |
| <i>Tableau taxe automobile dans le Canton de VD</i> .....                  | 20 |
| <i>Tableau des prélèvements cantonaux sur les émissions</i> .....          | 21 |
| <i>Tableau de la quantité de déchets urbains dans quatre cantons</i> ..... | 23 |
| <i>Taxe au sac dans le canton du Valais</i> .....                          | 23 |
| <i>Tableau des autres prélèvements cantonaux environnementaux</i> .....    | 24 |

## Liste des figures

|  |    |
|--|----|
| <i>La recherche d'un équilibre</i> .....   | 10 |
| <i>Financement du coût de traitement des déchets avant introduction de la taxe</i> ..... | 28 |
| <i>Financement du coût de traitement des déchets après introduction de la taxe</i> ..... | 29 |

## Liste des abréviations

|       |  |
|-------|--|
| CO2   | Dioxyde de carbone, gaz carbonique                         |
| COV   | Composés organiques volatils                               |
| kWh   | Kilowattheure  |
| LPE   | Loi sur la protection de l'environnement                   |
| OCDE  | Organisation de coopération et de développement économique |
| OFEV  | Office fédéral de l'environnement                          |
| OFS   | Office fédéral de la statistique                           |
| PIB   | Produit intérieur brut                                     |
| SADEC | Société anonyme pour le traitement des déchets de la Côte  |
| STEP  | Station d'épuration des eaux usées                         |
| TEA   | Taxe d'élimination anticipée                               |
| VW    | Volkswagen   |

# 1. Introduction

## 1.1 Le concept de fiscalité écologique

Les Etats possèdent des options de choix pour parvenir à un développement économique prospère en accord avec l'environnement et la société. Ils ont à leur disposition des outils variés (instruments économiques avec notamment la fiscalité verte, approches réglementaires, programmes d'information, fourniture de biens ou services publics, programmes de volontariat, etc.) qui vont leur permettre d'appliquer une stratégie de protection du climat à l'économie, la société, le secteur privé ou encore le secteur public. Il est important de lutter parallèlement contre la « concurrence fiscale » qui touche la fiscalité écologique ; une fiscalité environnementale particulièrement contraignante peut encourager certaines entreprises à délocaliser dans un pays où la fiscalité est plus avantageuse.

La fiscalité écologique, verte ou encore environnementale utilise un système de « signal-prix »<sup>1</sup> pour protéger l'environnement, à l'aide d'effets directs et indirects. Sa finalité est l'adoption d'un certain comportement limitant les dégâts à l'environnement par les agents économiques, qui va avoir une influence sur le mode de fonctionnement des entreprises ainsi que sur les choix des consommateurs.

### Concept du « signal-prix »

Lorsqu'une taxe environnementale est mise en place, le prix du bien ou du service concerné va augmenter ce qui va provoquer une diminution de la quantité demandée ; c'est l'effet du signal-prix recherché par les taxes incitatives environnementales, sur le schéma de l'offre et de la demande. Il s'agit donc de faire pression par les prix pour encourager un certain comportement souhaité. Cependant, dans le cas de biens ou services à élasticité faible, l'effet signal-prix est plus difficilement démontrable car une augmentation du prix a une influence moindre sur la demande.

## 1.2 Les trois instruments économiques

### 1.2.1 La fiscalité

La fiscalité écologique est un instrument économique, tout comme les permis d'émission négociables, les subventions et les aides financières expliqués plus bas. Les taxes, les impôts ainsi que les redevances seront détaillés dans la suite du travail comme étant les trois outils fiscaux utilisés à ce jour pour la protection de l'environnement.

---

<sup>1</sup> WAHL T. 2010, « *La fiscalité écologique: un des instruments les plus puissants, en économie de marché, pour changer les comportements* », Fiscalité incitative et marchés de permis : de vrais faux-jumeaux. Sous <http://encyclopedia-dd.org/encyclopedia/economie/la-fiscalite-ecologique-un-des.html>



En référence à la définition de l'Administration fédérale des contributions, « *un prélèvement fiscal lié à l'environnement est un versement dû à l'Etat ou à une organisation non-étatique en vertu du droit public dont la base de calcul est une unité physique (ou un substitut de celle-ci) ayant un impact négatif avéré sur l'environnement (p. ex. les produits énergétiques, les émissions qui polluent l'air ou l'eau, les déchets, l'exploitation de certaines ressources naturelles)*<sup>2</sup> » (AFC, 2014).

#### **1.2.1.1 Impôts**

Les prélèvements fiscaux écologiques, de même que les impôts traditionnels, n'ont pas de liens avec une prestation quelconque. En Suisse, les impôts fiscaux environnementaux sont par exemple les impôts sur les transports ou encore l'énergie. Dans certains cas, l'adoption d'un comportement en faveur de l'environnement permet un allègement ou une exonération fiscale. C'est par exemple le cas de la déduction accordée de la taxe automobile si l'on possède un véhicule à émission minimum, selon les règlements cantonaux fixant la taxe automobile en vigueur.

#### **1.2.1.2 Taxes environnementales**

Les taxes environnementales, également appelées « écotaxes », sont des prélèvements fiscaux obligatoires en contrepartie d'un service public, sans qu'il y ait un lien proportionnel entre l'utilisation du service et son coût<sup>3</sup>. Par exemple, la taxe automobile est calculée en fonction des caractéristiques du véhicule et non des spécificités de son utilisation (ex. nombre de kilomètres annuels) contrairement à une redevance. Il y a un grand nombre de taxes environnementales: taxe CO<sub>2</sub><sup>4</sup>, taxe COV<sup>5</sup>, taxe automobile, taxe déchets etc.

C'est l'outil le plus utilisé en matière de fiscalité environnementale. Les principes légaux généraux des taxes vertes se trouvent au chapitre 6 de la loi sur la protection de l'environnement qui se nomme *Taxes d'incitation*, notamment relatif à la taxe sur les composés organiques volatils et d'autres taxes telles que l'élimination ou le stockage des déchets. Quant à la taxe CO<sub>2</sub>, celle-ci est présentée dans la loi sur le CO<sub>2</sub> au chapitre 5<sup>6</sup>. Les autres taxes environnementales se trouvent dans des lois relatives au

---

<sup>2</sup> Team documentation et information fiscale, Administration fiscale des contributions, Prélèvements fiscaux liés à l'environnement, mai 2014 p.1

<sup>3</sup> Team documentation et information fiscale, Administration fiscale des contributions, Prélèvements fiscaux liés à l'environnement, mai 2014 p.1

<sup>4</sup> Voir Liste des abréviations, p. vi

<sup>5</sup> Voir Liste des abréviations, p. vi

<sup>6</sup> Loi fédérale sur la réduction des émissions de CO<sub>2</sub>, 2011. Sous : [www.admin.ch/opc/fr/classified-compilation/20091310/index.html](http://www.admin.ch/opc/fr/classified-compilation/20091310/index.html)

sujet taxé comme la loi sur la circulation routière, sur la protection des forêts ou la loi fédérale sur la protection des eaux.

### **1.2.1.3 Redevances**

Les redevances fiscales écologiques sont des paiements faits en échange d'une prestation spécifique de la part d'un usager (entreprise, individu, etc.), qui sont utilisés comme « mesures de couverture des coûts » pour permettre de « financer les coûts directs du service rendu et d'encourager les comportements moins polluants »<sup>7</sup> (CONSEIL DES IMPÔTS, 2005). En adéquation avec le principe du pollueur-payeur (défini en page 4), les redevances concernent uniquement les usagers d'un service particulier. Par exemple, la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations est calculée en fonction du nombre de kilomètres parcourus en Suisse par année, de la catégorie d'émission du véhicule et de son poids.

### **1.2.2 Les droits d'émission négociables (permis négociables)**

Chaque pays signataire du protocole de Kyoto<sup>8</sup> possède un certain nombre de permis d'émission (permis de polluer) et a la possibilité de les vendre s'il réduit de manière suffisante sa quantité d'émission. Dans le cas où il n'aurait pas assez réduit sa consommation, il devra acheter des permis. Le but est d'encourager les propriétaires de permis à réduire au maximum leurs émissions afin de pouvoir les vendre selon le prix du marché des permis négociables. Contrairement à la fiscalité écologique et aux subventions, les permis d'émission fonctionnent sur un système de régulation par la quantité et non par les prix. Il convient de préciser que cet instrument concerne les Etats et non les entreprises ou les citoyens.

### **1.2.3 Les subventions et aides financières**

Dans le cas contraire d'une taxe, la subvention va encourager certaines activités qui ont un impact positif sur l'environnement avec une aide financière versée par l'Etat ou les services publics. Le canton de Vaud énumère une liste des installations et actions qui permettent l'allocation de subvention, comme par exemple l'installation solaire thermique ou encore d'éoliennes<sup>9</sup>. Les subventions environnementales ont un réel caractère incitatif.

---

<sup>7</sup> CONSEIL DES IMPÔTS, 2005, *Fiscalité et environnement 23<sup>ème</sup> rapport au Président de la République. Synthèse.*

<sup>8</sup> United Nations Framework Convention on Climate Change, Le Protocole de Kyoto, 1997. Un résumé. Sous : [http://unfccc.int/portal\\_francophone/essential\\_background/feeling\\_the\\_heat/items/3294.php](http://unfccc.int/portal_francophone/essential_background/feeling_the_heat/items/3294.php)

<sup>9</sup> Liste des domaines subventionnés disponible sous : [www.vd.ch/themes/environnement/energie/subventions/domaines/](http://www.vd.ch/themes/environnement/energie/subventions/domaines/)

## 2. Les concepts clés de la fiscalité écologique

*La recherche d'un équilibre<sup>10</sup>*



Dans le domaine de la fiscalité environnementale, il faut tenir compte en permanence des facteurs présentés ci-dessus. Ce sont les éléments-clés qui vont permettre l'efficacité d'une fiscalité verte et l'atteinte des objectifs. Les mesures fiscales écologiques doivent couvrir les coûts des actions environnementales faites en parallèle pour permettre une cohérence des mesures. Il faut également veiller à ne pas entacher la compétitivité des entreprises, particulièrement à l'international et éviter les inégalités sociales qui pourraient être créées lors de l'introduction d'une mesure fiscale. Pour terminer, la population doit être impliquée dans la préoccupation environnementale associée à la taxe pour diminuer l'aversion de la population à une fiscalité plus lourde.

### 2.1 Le principe du « pollueur-payeur »

Le principe du « pollueur-payeur » est un élément fondamental dans le concept de fiscalité écologique, sur lequel se base le système des taxes écologiques. En 1972, L'OCDE<sup>11</sup> en a fait un principe économique et juridique qui met à la charge du pollueur les coûts des mesures de prévention et de lutte contre les atteintes à l'environnement. Le pollueur doit intégrer à ses coûts de production l'impact négatif que son activité engendre sur l'environnement et sur la société ; c'est l'internalisation des coûts des effets externes subis par l'environnement et la société lors de la pratique d'une certaine activité.

La redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations applique directement ce principe. Celui qui endommage les routes et pollue par son activité paie une redevance pour pouvoir pratiquer son activité. De même que la taxe au sac ; après avoir acheté un sac taxé, chacun est concrètement libre d'y mettre ce qu'il veut et d'en acheter autant qu'il le désire, même s'il est encouragé à trier ses déchets.

---

<sup>10</sup> Schéma fait par moi-même selon les éléments fondamentaux de ce travail

<sup>11</sup> Voir Liste des abréviations, p. vi

Cependant, la difficulté principale liée au principe du pollueur-payeur est l'attribution d'un coût financier à un dommage causé sur l'environnement. Par exemple, dans le cas des centrales nucléaires, une limite acceptable d'intégration de ce principe semble difficilement applicable ; si les coûts de dépollution des sites étaient internalisés, de même que la consommation d'électricité, ceux-ci seraient tels que les centrales ne pourraient plus faire face aux coûts et cesseraient de fonctionner.

## **2.2 Théorie du « double dividende »**

La théorie de David D. Pearce<sup>12</sup> du « double dividende » met en avant la possibilité de promouvoir la croissance économique tout en protégeant l'environnement. Il s'agit d'intégrer un système de fiscalité écologique tout en réduisant les taxes sur le travail pour permettre un double bénéfice. Cette théorie traduit l'idée qu'une fiscalité environnementale permet deux bénéfices pour la collectivité ; une amélioration de l'environnement par la réduction de la pollution à la suite des mesures incitatives mises en place et une utilisation pertinente des recettes qui va permettre un gain collectif important. Il y a double dividende si l'on introduit une taxe environnementale et qu'en parallèle les charges sur le travail ou le capital sont réduites.

## **2.3 La fiscalité « noire » en concurrence avec la fiscalité environnementale**

En concurrence directe avec la fiscalité verte, la fiscalité noire concerne les mesures fiscales, notamment les subventions et autres incitations financières, qui portent préjudice à l'environnement ou qui empêchent la fiscalité verte d'être efficace. Le domaine de l'agriculture paraît particulièrement problématique en matière de fiscalité noire, sachant que c'est le secteur d'activité le plus concerné par les subventions en Suisse. Notamment dans le cas des paysans, qui sont encouragés à être respectueux de l'environnement à l'aide de subventions diverses mais en même temps, l'Etat contribue par exemple à l'achat de machines pulvérisant les produits phytosanitaires. Au niveau individuel, on pense notamment à la déduction accordée concernant les trajets en voiture pour aller au travail, qui va potentiellement à l'encontre de celle accordée si l'on prend les transports publics.

---

<sup>12</sup> Conseil économique pour le développement durable, Double dividende et compensation des effets régressifs de la fiscalité écologique : un choix à arbitrer au cas par cas, 2013. Sous : [www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/Synthese\\_n\\_19\\_novembre.pdf](http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/Synthese_n_19_novembre.pdf)

Cependant, un certain nombre de cantons alémaniques ont entamé en 2016 un plafonnement sur les déductions des frais de transport à 3'000 CHF<sup>13</sup>, en vigueur au niveau fédéral depuis le 1<sup>er</sup> janvier. Cette mesure pénaliserait davantage les pendulaires utilisant leur véhicule pour se rendre au travail, qui en majorité ont des coûts de transports supérieurs au plafonnement. Il y aurait donc une incitation positive à utiliser les transports en commun. Malgré tout, il y aurait passablement d'inégalités notamment pour les habitants des endroits reculés peu desservis. Cette mesure n'est pour l'instant pas d'actualité dans le canton de Vaud.

Dans le domaine de l'énergie, les effets positifs des taxes environnementales<sup>14</sup> vont être absorbés totalement ou de façon importante par la fiscalité noire, qui bénéficie tout particulièrement aux industries pétrolières. En effet, beaucoup d'entreprises bénéficient d'une exonération fiscale, notamment pour le CO<sub>2</sub> ou les COV, au nom de la compétitivité internationale ; c'est le paradoxe de la cohérence globale des systèmes fiscaux.

### **Le cas particulier du scandale Volkswagen**

La célèbre marque automobile est actuellement au cœur d'un scandale sans précédent. 38 % des émissions de gaz à effet de serre en 2013 en Suisse seraient dues aux transports<sup>15</sup>. Les producteurs automobiles ont donc été contraints, au travers de normes réglementaires particulières, de respecter certains critères en matière d'émission de gaz à effet de serre et de consommation de carburant. De plus, la fiscalité verte spécifique (taxe CO<sub>2</sub>) a tout particulièrement incité les consommateurs à diriger leurs choix sur des automobiles respectant certains aspects écologiques ; ce qui a fait bondir la demande de véhicules respectueux de l'environnement. Les marques ont donc rivalisé d'innovation pour parvenir à mettre sur le marché des véhicules répondant à la demande. C'est sûrement ce qui a poussé le groupe VW<sup>16</sup> à équiper ses véhicules d'un logiciel « pirate » spécifique permettant de frauder les tests antipollution<sup>17</sup>. Il s'agit en quelques mots du calculateur moteur qui a été programmé pour détecter les situations

---

<sup>13</sup> LE TEMPS, Les grandes manœuvres de la déduction des frais de transport ont commencé, 2015. Sous [www.futura-sciences.com/magazines/environnement/infos/dico/d/developpement-durable-deplacement-pendulaire-6069/](http://www.futura-sciences.com/magazines/environnement/infos/dico/d/developpement-durable-deplacement-pendulaire-6069/)

<sup>14</sup> Concept défini en p.8

<sup>15</sup> Office fédéral de la statistique, *Environnement – gaz à effet de serre*, 2016 sous [www.bfs.admin.ch/bfs/portal/fr/index/themen/07/03/blank/ind24.indicator.240504.2405.html](http://www.bfs.admin.ch/bfs/portal/fr/index/themen/07/03/blank/ind24.indicator.240504.2405.html)

<sup>16</sup> Voir Liste des abréviations, p. vi

<sup>17</sup> BFM TV, D. Lacaze, *Le scandale Volkswagen résumé en 10 questions*, 2015, sous <http://bfmbusiness.bfmtv.com/entreprise/ce-qu-il-faut-savoir-du-scandale-volkswagen-916820.html>

de tests et de contrôles des véhicules afin de diminuer le rejet de pollution sur le moment. C'est tout le système fiscal concernant les carburants qui est remis en cause ; l'avantage obtenu lors de la possession d'une voiture diesel comparé à l'essence n'est plus perçu comme tel car la réelle pollution du diesel était cachée. L'avenir de l'avantage fiscal concernant le diesel est mis en péril, ainsi que toute la fiscalité concernant les carburants qui va probablement devoir être revue.

Selon l'Office fédéral des routes, environ 180'000<sup>18</sup> véhicules seraient concernés à ce jour en Suisse et 800'000 en Europe<sup>19</sup>. Cela signifie donc qu'environ 3% des véhicules suisses n'ont pas payé à juste titre la taxe automobile<sup>20</sup> ; sachant que seuls les véhicules VW équipés du logiciel sont comptés dans ce calcul, il est donc certain qu'il y a un nombre bien plus important de véhicules concernés si l'on pense notamment aux autres marques et constructeurs. De plus, un autre scandale est actuellement au cœur des préoccupations : VW mentirait sur les émissions de CO2 de ses véhicules (VW, Skoda, Audi & Porsche) qui seraient jusqu'à 18% plus élevées que mentionné dans les caractéristiques du véhicule. Il y a donc là un réel problème de fraude fiscale. Avec environ 15%<sup>21</sup> des véhicules suisses, VW détient une part importante du marché suisse ; il y a donc un manque à gagner important en matière de recettes fiscales qui n'ont pas été perçues.

On peut imaginer plusieurs issues à cette situation. Malgré l'injustice importante, l'Etat pourrait choisir de percevoir la taxe, calculée au pro-rata du temps écoulé sans que la taxe n'ait été payée, directement auprès des propriétaires de voitures trafiquées. Il serait cependant compliqué de calculer le montant de la taxe ; il faudrait que les émissions exactes produites par le véhicule soient connues, afin que la taxe puisse être calculée sur la différence entre les émissions fictives et réelles. L'interdiction de vendre un véhicule trafiqué empêcherait les propriétaires de se débarrasser du véhicule s'ils se devaient de payer une taxe.

Malheureusement, il y aurait dans ce cas injustice et inégalité : les propriétaires pensant potentiellement avoir un impact diminué sur l'environnement en possédant une voiture émettant peu de CO2 devraient payer les sommes dues à l'Etat à cause d'une

---

<sup>18</sup> RTS INFO, *La Confédération interdit la vente de véhicules VW manipulés*, 2015, sous : [www.rts.ch/info/suisse/7116946-la-confederation-interdit-la-vente-de-vehicules-vw-manipules.html](http://www.rts.ch/info/suisse/7116946-la-confederation-interdit-la-vente-de-vehicules-vw-manipules.html)

<sup>19</sup> RTS INFO, *Un nouveau problème d'émissions sur 800'000 véhicules Volkswagen*, 2015, sous [www.rts.ch/info/monde/7225438-un-nouveau-probleme-d-emissions-sur-800-000-vehicules-volkswagen.html](http://www.rts.ch/info/monde/7225438-un-nouveau-probleme-d-emissions-sur-800-000-vehicules-volkswagen.html)

<sup>20</sup> Selon 5,9 millions de véhicules en Suisse en 2015  
[www.bfs.admin.ch/bfs/portal/fr/index/themen/11/03/blank/02.html](http://www.bfs.admin.ch/bfs/portal/fr/index/themen/11/03/blank/02.html)

<sup>21</sup> Selon les statistiques d'Auto-suisse en 2015 par marque sous : [www.auto-schweiz.ch/fr/statistiques/ventes-de-voitures-par-marque/](http://www.auto-schweiz.ch/fr/statistiques/ventes-de-voitures-par-marque/)

négligence volontaire de la part des constructeurs. Ils seraient alors contraints de payer approximativement plus qu'un individu possédant volontairement une voiture avec des émissions de CO2 importantes. Il serait également possible de pénaliser les vendeurs d'automobiles concernées, qui devraient alors rembourser la taxe due par les véhicules qu'ils auraient eux-même mis sur le marché. Dans ce cas, il y a à nouveau un problème d'inégalité car les vendeurs ne sont pas directement responsables des malfaçons du constructeur, mais également un danger pour l'économie. Les agents qui se retrouveraient contraints de payer feraient face à des coûts importants qui s'ajouteraient aux difficultés économiques actuelles, ce qui pourrait avoir des préjudices à grande échelle (par exemple une augmentation du chômage et un ralentissement de la croissance).

Enfin, les constructeurs automobiles pourraient être contraints de payer directement, en plus des amendes auxquelles ils vont être confrontés, le manque à gagner estimé pour les recettes fiscales de la taxe automobile. Le principe du pollueur-payeur serait alors respecté et il y aurait une réelle incitation à ne pas tricher avec la loi pour les acteurs concernés. Cependant, les effets néfastes sur l'économie doivent être pris en compte ; les coûts engendrés sur les constructeurs vont encourager des mesures économiques particulièrement négatives socialement et économiquement (par exemple des licenciements). Un scandale d'une pareille ampleur n'arrive pas sans raison. Un manque de contrôle important des véhicules peut être un élément, de même que lors des avantages fiscaux accordés : il n'était apparemment pas suffisant de se fier aux dires des constructeurs sur les caractéristiques des véhicules pour qui les critères écologiques sont devenus un atout de vente important.

### **3. Taxes et redevances écologiques et énergétiques actuelles en Suisse**

En 2014, les recettes totales des taxes et redevances environnementales se montaient à environ 14 milliards de francs<sup>22</sup>, ce qui représente 1,7% du PIB<sup>23,24</sup>. Selon le rapport *Emissions dans l'air et impôts liés à l'environnement par acteur économique, les comptes de l'environnement, 2014* de l'Office fédéral de la statistique<sup>25</sup>, les impôts sur

---

<sup>22</sup> Selon les chiffres de l'Office fédéral de la statistique  
[www.bfs.admin.ch/bfs/portal/fr/index/themen/02/05/blank/ind22.indicator.130208.222.html](http://www.bfs.admin.ch/bfs/portal/fr/index/themen/02/05/blank/ind22.indicator.130208.222.html)

<sup>23</sup> Voir Liste des abréviations, p. vi

<sup>24</sup> Selon les chiffres de l'Office fédéral de la statistique  
[www.bfs.admin.ch/bfs/portal/fr/index/themen/02/05/blank/ind22.indicator.130208.222.html](http://www.bfs.admin.ch/bfs/portal/fr/index/themen/02/05/blank/ind22.indicator.130208.222.html)

<sup>25</sup> Emissions dans l'air et impôts liés à l'environnement par acteur économique, les comptes de l'environnement, 2014. Sous  
[www.bfs.admin.ch/bfs/portal/fr/index/themen/02/22/publ.html?publicationID=5774](http://www.bfs.admin.ch/bfs/portal/fr/index/themen/02/22/publ.html?publicationID=5774)

l'énergie (comprenant notamment la taxe CO2 détaillée ci-dessous) sont ceux qui génèrent la grande majorité des recettes d'impôts environnementaux avec des recettes d'environ 6 milliards de francs en 2012<sup>26</sup>. Les ménages ont payé plus de 5,3 milliards de francs d'impôts liés à l'environnement, les entreprises 4 milliards de francs et le reste des recettes provient d'entreprises ou d'individus qui ne résident pas dans le pays, mais qui sont quand même assujettis à certains impôts verts<sup>27</sup>.

### 3.1 Prélèvements fiscaux liés à l'environnement au niveau fédéral

#### 3.1.1 Prélèvements sur les énergies

Tableau des prélèvements fédéraux sur les énergies<sup>28</sup>

|  | Objet du prélèvement                                    | Caractère du prélèvement                          | Affectation des recettes  |
|--|---|---|---|
| <b>Impôt sur les huiles minérales</b>  | Huiles minérales ; essence, diesel, huile de chauffage  | Incitatif ; réduire la consommation               | Entretien des routes et dépenses de la Confédération  |
| <b>Rétribution à prix coûtant du courant injecté issu d'énergies renouvelables (RPC)</b> | Taxe sur chaque kilowattheure utilisé par les individus | Incitatif ; encourager l'électricité renouvelable | Subventions pour des infrastructures de production d'énergies renouvelables (hydraulique, photovoltaïque, éoliennes, géothermie etc.) |

Les huiles minérales et l'électricité sont deux éléments qui ont une élasticité faible, ce qui signifie qu'un changement de prix n'a pas ou peu d'influence sur la consommation. L'effet « signal-prix » de ces prélèvements est donc difficilement mesurable et explique qu'il n'y a pas de modification particulière de consommation après l'implémentation des taxes sur l'énergie. Cela peut expliquer que l'impôt sur les huiles minérales soit la source la plus importante de recettes fiscales environnementales car malgré une augmentation du prix, l'élasticité faible maintient la quantité consommée constante. De plus, les moyens de substitution n'apportent actuellement pas la même satisfaction que les solutions d'aujourd'hui de par un coût plus élevé, des caractéristiques différentes ou simplement l'inexistence d'alternatives. C'est ce qui fait de l'impôt sur les huiles minérales et sur l'électricité des recettes fiscales relativement sûres et constantes, mais

<sup>26</sup> Selon les chiffres de l'Office fédéral de la statistique  
[www.bfs.admin.ch/bfs/portal/fr/index/themen/02/05/blank/ind22.indicator.130208.222.html](http://www.bfs.admin.ch/bfs/portal/fr/index/themen/02/05/blank/ind22.indicator.130208.222.html)

<sup>27</sup> Selon les chiffres de l'Office fédéral de la statistique  
[www.bfs.admin.ch/bfs/portal/fr/index/themen/02/05/blank/ind22.indicator.130211.222.html](http://www.bfs.admin.ch/bfs/portal/fr/index/themen/02/05/blank/ind22.indicator.130211.222.html)

<sup>28</sup> Tableau fait selon les informations reprises de l'Union des autorités fiscales suisses, 2014, *Prélèvements fiscaux liés à l'environnement*. Sous :  
[www.estv.admin.ch/dam/estv/fr/dokumente/allgemein/Dokumentation/Publikationen/dossier\\_steuereinformationen/d/Umweltbezogene%20Abgaben.pdf.download.pdf/d\\_umweltbezogene\\_abgaben\\_f.pdf](http://www.estv.admin.ch/dam/estv/fr/dokumente/allgemein/Dokumentation/Publikationen/dossier_steuereinformationen/d/Umweltbezogene%20Abgaben.pdf.download.pdf/d_umweltbezogene_abgaben_f.pdf).



sans bénéfices environnementaux majeurs. Pour qu'il y ait un changement dans la quantité demandée, il faudrait que les prix augmentent de manière très importante et que les solutions de substitution permettent aux individus de remplacer efficacement ces ressources.

### 3.1.2 Prélèvements sur les transports

Tableau des prélèvements fédéraux sur les transports<sup>29</sup>

|  | Objet du prélèvement  | Caractère du prélèvement                     | Affectation des recettes  |
|--|---|--|---|
| <b>Impôt sur les automobiles</b>   | Fabrication et importation de véhicules   | Pénalisant ; recettes fiscales               | Alimentation du fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération   |
| <b>Redevance sur le trafic poids lourds</b>                                | Poids lourds  | Pénalisant ; recettes fiscales               | Un tiers pour les cantons qui les attribuent aux divers coûts routiers, deux tiers pour la Confédération qui les utilise pour divers projets ferroviaires |
| <b>Redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations</b>       | Poids lourds circulant sur les routes nationales, calculée en fonction des km parcourus                                     | Incitatif ; encourager le transport par rail |   |
| <b>Redevance forfaitaire pour certaines catégories de véhicules lourds</b> | Véhicules qui dépassent 3,5 tonnes mais pas les 45 km/h   | Pénalisant ; recettes fiscales               |   |
| <b>Redevance pour l'utilisation des routes nationales (vignette)</b>       | Tous véhicules et remorques circulant sur les autoroutes suisses (sauf véhicules soumis aux redevances trafic poids lourds) | Pénalisant ; recettes fiscales               | Financement des coûts liés à la circulation   |

Les impôts sur les transports, hormis la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations, n'ont pas de caractère incitatif. C'est donc principalement des sources de recettes fiscales, sans résultat positif concret sur l'environnement. Malgré tout, la redevance sur le trafic des poids lourds est à but environnemental car il y a une incitation à substituer le transport en poids lourds par le transport ferroviaire. Cependant, les prix ne sont pas assez élevés pour que le transport ferroviaire devienne un substituant avantageux ; les prix bas de l'essence sont également un frein à la substitution. Il pourrait être intéressant d'imaginer un genre de « double-dividende » des taxes sur les transports du côté des solutions dites propres, comme par exemple des subventions ou exonérations afin de mettre en évidence des avantages comparatifs concrets pour la substitution. Par exemple, les abonnements de train à tarif réduit si l'on

<sup>29</sup> Tableau fait selon les informations reprises de l'Union des autorités fiscales suisses, 2014, *Prélèvements fiscaux liés à l'environnement*. Sous : [www.estv.admin.ch/dam/estv/fr/dokumente/allgemein/Dokumentation/Publikationen/dossier\\_steuereinformatoren/d/Umweltbezogene%20Abgaben.pdf.download.pdf/d\\_umweltbezogene\\_abgaben\\_f.pdf](http://www.estv.admin.ch/dam/estv/fr/dokumente/allgemein/Dokumentation/Publikationen/dossier_steuereinformatoren/d/Umweltbezogene%20Abgaben.pdf.download.pdf/d_umweltbezogene_abgaben_f.pdf).

utilise exclusivement cette solution pour aller au travail, une aide à l'achat d'un vélo, mais pas de déduction d'impôt pour les pendulaires qui se rendent au travail en voiture. Cependant, en terme d'équité, il serait nécessaire de mettre en place des critères qui autorisent certains individus à déduire leurs transports en voiture (lieu de domicile, de travail hors circuit des transports publics notamment).

### 3.1.3 Prélèvements sur les émissions

Tableau des prélèvements fédéraux sur les émissions<sup>30</sup>

|   | Objet du prélèvement   | Caractère du prélèvement  | Affectation des recettes   |
|---|--|---|--|
| <b>Taxe CO2</b>   | Combustibles fossiles : charbon, gaz naturel, mazout etc.  | Incitatif ; encourager une consommation énergétique responsable                                       | Un tiers des recettes pour des buts environnementaux. Le reste redistribué aux entreprises et à la population par l'AVS et l'assurance-maladie |
| <b>Taxe COV (composés organiques volatils)</b>                                | Peintures, solvants et détergents suivant des critères spécifiques   | Incitatif ; encourager à réduire ses émissions de COV   | Redistribuées de façon équitable à la population à travers l'AVS et l'assurance maladie en même temps que la taxe CO2                          |
| <b>Taxe d'élimination anticipée<sup>31</sup></b><br>- TEA Pile<br>- TEA Verre | Entreprises dont les produits vont devenir des déchets à éliminer et valoriser selon la taille et le type de déchets       | Pénalisant ; pour financer un processus durable d'élimination des déchets                             | Distribuées aux communes et aux recycleurs pour être affectées au processus de gestion des déchets   |
| <b>Taxe sur les eaux usées</b>  | Prélevée chez les individus jusqu'à la mise à niveau des stations d'épuration pour éliminer/réduire les composés polluants | Incitatif ; encourager à la mise à niveau des STEP <sup>32</sup> ; sur le principe du pollueur-payeur | Affectées à la mise en place de système de diminution des micropolluants dans les stations   |

#### 3.1.3.1 Taxe CO2<sup>33</sup>

Il faut être attentif lorsque l'on parle d'émissions par habitant rejetées en Suisse ; plus de la moitié des émissions de gaz à effet de serre de Suisse provient de l'étranger. Selon l'Office fédéral de l'environnement, la Suisse a émis 58 millions de tonnes de CO2, 14 millions de tonnes dues à l'exportation, environ 21 millions de tonnes du côté des entreprises et 23 millions de tonnes pour les ménages ; si l'on ajoute les émissions des importations faites à l'étranger, le bilan total se monte à 90 millions de tonnes de

<sup>30</sup> Tableau fait selon les informations reprises de l'Union des autorités fiscales suisses, 2014, *Prélèvements fiscaux liés à l'environnement*. Sous : [www.estv.admin.ch/dam/estv/fr/dokumente/allgemein/Dokumentation/Publikationen/dossier\\_steuereinformationen/d/Umweltbezogene%20Abgaben.pdf.download.pdf/d\\_umweltbezogene\\_abgaben\\_f.pdf](http://www.estv.admin.ch/dam/estv/fr/dokumente/allgemein/Dokumentation/Publikationen/dossier_steuereinformationen/d/Umweltbezogene%20Abgaben.pdf.download.pdf/d_umweltbezogene_abgaben_f.pdf).

<sup>31</sup> Voir Liste des abréviations, p. vi

<sup>32</sup> Voir Liste des abréviations, p. vi

<sup>33</sup> Voir Liste des abréviations, p. vi

CO<sub>2</sub><sup>34</sup>. Or, l'impact des importations de la Suisse sur l'émission de CO<sub>2</sub> à l'étranger n'est pas compté dans la plupart des statistiques sur la quantité d'émission. En 2014, la taxe s'élevait à 60 CHF par tonne de CO<sub>2</sub> ; en 2016 elle se monte à 84 CHF. Elle augmente progressivement à la suite du manquement aux objectifs de réduction des émissions. Celle-ci peut être augmentée jusqu'à 120 CHF dans le cas d'un échec concernant les objectifs<sup>35</sup> ; si ceux-ci sont atteints, le montant de la taxe reste stable et dans le cas contraire le coût de la taxe est augmenté annuellement. C'est le cas de l'année 2016 car le résultat de réduction des émissions de 2014 n'a pas été atteint. Cela se reproduira en 2018 si les émissions ne sont pas en train d'atteindre les 20%<sup>36</sup> de réduction qui ont été fixés.

Afin de maintenir une compétitivité internationale, les entreprises grandes émettrices et utilisatrices de gaz à effet de serre ont la possibilité d'être exemptées de cette taxe, en s'engageant à réduire leurs émissions auprès de la Confédération. Les entreprises et les individus ne sont donc pas soumis de manière équitable et égale à la taxe CO<sub>2</sub>.

### 3.1.3.2 Taxe COV<sup>37</sup>

En Suisse, les émissions de COV ont été jusqu'à ce jour réduites de 40% notamment grâce à la taxe ; malgré tout, le plafond maximum d'émissions requis annuellement de 80'000 tonnes est constamment dépassé<sup>38</sup>. La taxe sur les composés organiques volatils existe depuis les années 2000 avec un taux de 3 francs par kilo de COV<sup>39</sup>. La loi définit les produits particuliers pouvant être exonérés de la taxe ainsi que les entreprises qui répondent à des exigences spécifiques permettant l'exonération. De même que la taxe CO<sub>2</sub>, la taxe COV ne respecte pas les principes d'équité.

---

<sup>34</sup> Office fédéral de la statistique, 2013, *Comptes des émissions dans l'air des ménages et de l'économie, par branches (agrégées par sections)*.

<sup>35</sup> Gaz naturel, l'énergie qu'on aime, *Loi sur le CO<sub>2</sub> et ordonnance sur le CO<sub>2</sub>*, sous [www.gaz-naturel.ch/protection-du-climat/loi-sur-le-co2/](http://www.gaz-naturel.ch/protection-du-climat/loi-sur-le-co2/)

<sup>36</sup> Office fédéral de l'environnement, 2014. *Protocole de Kyoto, la Suisse a rempli l'engagement pour 2008-2012*. Sous : [www.bafu.admin.ch/dokumentation/medieninformation/00962/index.html?lang=fr&msg-id=52619](http://www.bafu.admin.ch/dokumentation/medieninformation/00962/index.html?lang=fr&msg-id=52619)

<sup>37</sup> Voir Liste des abréviations, p. vi

<sup>38</sup> Union des autorités fiscales suisses, 2014, *Prélèvements fiscaux liés à l'environnement*.

<sup>39</sup> Energie-environnement, 2009. *Conseil de saison*. Sous : [www.energie-environnement.ch/conseils-de-saison/401-peindre-sans-solvant](http://www.energie-environnement.ch/conseils-de-saison/401-peindre-sans-solvant)

## 3.2 Prélèvements fiscaux liés à l'environnement au niveau cantonal

### 3.2.1 Prélèvements sur l'énergie

Tableau des prélèvements cantonaux sur l'énergie<sup>40</sup>

|   | Objets du prélèvement                                     | Caractère du prélèvement                                 | Affectation des recettes  |
|---|---|--|---|
| <b>Taxe d'encouragement concernant l'électricité (BS, NW, VD)</b>       | Coûts de réseau (BS), consommation d'électricité (NW, VD) | Incitatif ; réduire sa consommation d'électricité        | Diverses tâches du canton   |
| <b>Taxe d'incitation sur la consommation d'électricité (BS)</b>         | Evolution de la consommation d'électricité                | Incitatif ; consommer l'électricité de façon responsable | Bonus redistribués à la population en fonction du prix de l'électricité |
| <b>Redevance sur l'utilisation des eaux souterraines (20 cantons)</b>   | Utilisation des eaux souterraines                         | Pénalisant ; recettes fiscales                           | Diverses tâches des cantons   |
| <b>Redevance sur l'utilisation des eaux superficielles (18 cantons)</b> | Utilisation des lacs, fleuves, rivières (eaux de surface) | Pénalisant ; recettes fiscales                           | Diverses tâches des cantons   |

### 3.2.2 Prélèvements sur les transports

Tableau des prélèvements cantonaux sur les transports<sup>38</sup>

|  | Objets du prélèvement   | Caractère du prélèvement   | Affectation des recettes  |
|--|---|--|---------------------------|
| <b>Impôt sur les véhicules à moteur (tous les cantons)</b> | Véhicules et remorques immatriculés en Suisse, selon les caractéristiques (puissances, poids, émissions etc.) | Pénalisant ; recettes fiscales. Mais avec incitation à posséder un véhicule respectueux de l'environnement | Gestion du trafic routier |

Les véhicules hybrides et électriques profitent d'une réduction, voire d'une exonération d'impôt, en fonction de leurs caractéristiques environnementales, de même que les véhicules avec des émissions de CO<sub>2</sub> relativement basses. Dans le canton de Vaud, les véhicules émettant moins de 120 grammes de CO<sub>2</sub> par kilomètre, les véhicules au gaz ainsi que les véhicules utilisant un carburant naturel sont exonérés à 75% de la taxe automobile, selon le règlement fixant la taxe des véhicules automobiles et des bateaux à l'article 5 chiffre 2<sup>41</sup>.

<sup>40</sup> Tableau fait selon les informations reprises de l'Union des autorités fiscales suisses, 2014, *Prélèvements fiscaux liés à l'environnement*. Sous : [www.estv.admin.ch/dam/estv/fr/dokumente/allgemein/Dokumentation/Publikationen/dossier\\_steueringformationen/d/Umweltbezogene%20Abgaben.pdf.download.pdf/d\\_umweltbezogene\\_abgaben\\_f.pdf](http://www.estv.admin.ch/dam/estv/fr/dokumente/allgemein/Dokumentation/Publikationen/dossier_steueringformationen/d/Umweltbezogene%20Abgaben.pdf.download.pdf/d_umweltbezogene_abgaben_f.pdf).

<sup>41</sup> Règlement fixant la taxe des véhicules automobiles et des bateaux (RTVB), 2005.

Tout individu qui possède un véhicule doit s'acquitter de la taxe automobile, qui varie en fonction des spécificités techniques ; la taxe est donc égale et équitable.

*Tableau taxe automobile dans le Canton de VD<sup>42</sup>*

| Modèles de 2016                  | Prix d'achat CHF | Nombre de chevaux | Emissions de CO2 en gr./km | Taxe automo. CHF |
|----------------------------------|------------------|-------------------|----------------------------|------------------|
| <b>Range Rover Autobiography</b> | 147'000          | 340               | 230                        | 1'147,50         |
| <b>Volvo XC90 Hybride</b>        | 100'000          | 320               | 49                         | 128,70           |
| <b>Mini Cooper S</b>             | 34'900           | 194               | 137                        | 547,50           |
| <b>VW Golf Hybride</b>           | 34'977           | 204               | 35                         | 157,50           |

Le tableau présenté ci-dessus compare la taxe automobile pour quatre véhicules différents, ce qui permet de visualiser l'aspect incitatif recherché par les taxes automobiles et CO2. Malgré les différences spécifiques et techniques des deux premiers véhicules, il s'agit de deux voitures 4x4 relativement luxueuses avec une puissance approximativement similaire ; les différences majeures sont que la Volvo est une voiture hybride à essence et électricité alors que le Range Rover est un diesel. La Volvo bénéficie donc d'un rabais de 75% sur la taxe automobile du fait que c'est un véhicule hybride et que ses émissions de CO2 sont inférieures à 120 grammes de CO2 par kilomètre.

En ce qui concerne les petites voitures, l'incitation est également forte ; pour un prix d'achat et une puissance quasiment identique, la Mini coûte 390 CHF par année de plus en taxe automobile que la Golf Hybrid.

---

<sup>42</sup> Selon chiffres provenant du site : [www.autoscout24.ch/fr/voiture](http://www.autoscout24.ch/fr/voiture) et du calculateur de l'Etat de Vaud sous : [www.vd.ch/themes/mobilite/automobile/taxe-tarifs/taxe/voitures-ou-vehicules-de-lt-3500-kg/](http://www.vd.ch/themes/mobilite/automobile/taxe-tarifs/taxe/voitures-ou-vehicules-de-lt-3500-kg/)

### 3.2.3 Prélèvements sur les émissions

Tableau des prélèvements cantonaux sur les émissions<sup>43</sup>

|   | Objets du prélèvement     | Caractère du prélèvement                           | Affectation des recettes                                   |
|---|---------------------------|--|--|
| Taxe au sac à ordures   | Déchets urbains           | Incitatif ; réduire sa quantité de déchets urbains | Gestion des déchets  |
| Taxe sur les déchets  | Déchets                   | Pénalisant   | Alimentation du fonds déchets et gestion des sites pollués |
| Prélèvements spéciaux sur les émissions du trafic aérien (tous les cantons qui disposent d'un aéroport) | Redevances aéroportuaires | Pénalisant ; recettes fiscales                     | Projets en faveur de l'environnement                       |

#### Taxe au sac et déchets dans le Canton de Vaud :

La taxe au sac à ordures a une fonction pénalisante selon le principe du « pollueur-payeur » en contraignant les habitants à n'utiliser que des sacs à ordures officiels au prix de 10 CHF les 10 sacs de 17 litres, 20 CHF les 10 sacs de 35 litres, 38 CHF les 10 sacs de 60 litres et 5 sacs de 110 litres pour 30 CHF<sup>44</sup> et donc incite les individus à trier et recycler les déchets. Suivant les communes, elle peut être accompagnée d'une taxe forfaitaire déchets qui varie en général entre 100 et 150 CHF. La quantité totale de déchets par habitant collectée a diminué de 64 kilos entre 2012 et 2014<sup>45</sup> dans le canton de Vaud en passant à 423 kilos de déchets confondus par habitant et le taux de recyclage a atteint les 57,5%<sup>46</sup> contre 43,4%<sup>47</sup> en 2010.

Dans ce cas, la pénalisation et l'incitation sont efficaces car elles incitent financièrement fortement à modifier son comportement. Il y a donc un réel impact environnemental avant un impact fiscal. En effet, les recettes de cette taxe ne peuvent être utilisées qu'à des fins de gestion des déchets. On peut assimiler cela à un cercle fermé ; les recettes

<sup>43</sup> Tableau fait selon les informations reprises de l'Union des autorités fiscales suisses, 2014, *Prélèvements fiscaux liés à l'environnement*. Sous : [www.estv.admin.ch/dam/estv/fr/dokumente/allgemein/Dokumentation/Publikationen/dossier\\_steueringformationen/d/Umweltbezogene%20Abgaben.pdf.download.pdf/d\\_umweltbezogene\\_abgaben\\_f.pdf](http://www.estv.admin.ch/dam/estv/fr/dokumente/allgemein/Dokumentation/Publikationen/dossier_steueringformationen/d/Umweltbezogene%20Abgaben.pdf.download.pdf/d_umweltbezogene_abgaben_f.pdf).

<sup>44</sup> 24heures, F. Giroud, 2012, *Les sacs poubelles blancs en vente dès le 10 décembre*. Sous [www.24heures.ch/val-de-romandie/Les-sacs-poubelle-blancs-en-vente-des-le-10-decembre/story/26738559](http://www.24heures.ch/val-de-romandie/Les-sacs-poubelle-blancs-en-vente-des-le-10-decembre/story/26738559)

<sup>45</sup> Selon la synthèse de la statistique 2014 et évolution 1994 à 2014, sous [www.vd.ch/fileadmin/user\\_upload/themes/environnement/dechets/fichiers\\_pdf/DGE\\_D\\_IRNA\\_GEODE\\_Stat\\_dechets\\_14\\_\\_94-14.pdf](http://www.vd.ch/fileadmin/user_upload/themes/environnement/dechets/fichiers_pdf/DGE_D_IRNA_GEODE_Stat_dechets_14__94-14.pdf)

<sup>46</sup> Selon la synthèse de la statistique 2014 et évolution 1994 à 2014, sous [www.vd.ch/fileadmin/user\\_upload/themes/environnement/dechets/fichiers\\_pdf/DGE\\_D\\_IRNA\\_GEODE\\_Stat\\_dechets\\_14\\_\\_94-14.pdf](http://www.vd.ch/fileadmin/user_upload/themes/environnement/dechets/fichiers_pdf/DGE_D_IRNA_GEODE_Stat_dechets_14__94-14.pdf)

<sup>47</sup> Selon la Synthèse de la statistique 2010 et évolution 1994 à 2010, sous [www.vd.ch/fileadmin/user\\_upload/themes/environnement/dechets/fichiers\\_pdf/Rapport\\_statistiques\\_collecte\\_1994-2010.pdf](http://www.vd.ch/fileadmin/user_upload/themes/environnement/dechets/fichiers_pdf/Rapport_statistiques_collecte_1994-2010.pdf)

de la taxe servent à mettre en place des processus déchets respectueux de l'environnement. La taxe au sac semble être la seule à avoir un réel impact positif sur l'environnement qui permet un lien potentiel entre la façon dont sont utilisées les recettes et l'efficacité environnementale de la taxe. Cette taxe a une incitation assez forte pour encourager les individus et les recettes qui sont utilisées que dans le processus de gestion des déchets permettent d'éviter que la taxe ne devienne une simple recette fiscale.

### **3.2.3.1 Situation dans le canton de Genève :**

Le canton de Genève n'a pas de taxe au sac, ni de taxe déchets ; le canton se base sur un esprit de volontariat en matière de tri et recyclage des déchets. Comme précisé dans le règlement sur la gestion des déchets à l'article 6 al. 2 « *La Ville de Genève assure, sans taxe pour les ménages, la collecte, le transport et l'élimination des ordures ménagères sur l'ensemble du territoire de la commune.* ». Genève est le dernier canton de Suisse à ne pas avoir de taxe déchets avec le Valais romand malgré le fait que cette obligation soit inscrite dans la loi fédérale sur l'environnement à l'article 32a 1 *financement de l'élimination des déchets urbains : « Les cantons veillent à ce que les coûts de l'élimination des déchets urbains, pour autant que celle-ci leur soit confiée, soit mise, par l'intermédiaire d'émoluments ou d'autres taxes, à la charge de ceux qui sont à l'origine de ces déchets [...] »*. Le principe du « pollueur-payeur » présent à l'article 74 chiffre 2 de la Constitution, « *Elle veille à prévenir ces atteintes. Les frais de prévention et de réparation sont à la charge de ceux qui les causent.* » n'est donc pas mis en œuvre à Genève.

À Genève, la quantité totale de déchets récoltée par habitant en 2013 se montait à 623,2 kilos en diminution de 24 kilos par rapport à 2012. Le taux de recyclage est de 44,78% en 2013. En se basant sur les résultats des autres cantons, on peut imaginer que si Genève avait instauré une taxe au sac, la quantité de déchets par habitant aurait radicalement diminué et le taux de recyclage aurait augmenté ces dernières années. Il semble donc qu'une approche volontaire n'atteint donc pas l'efficacité d'une taxe avec une incitation ou pénalisation financière.

### 3.2.3.2 Quantité de déchets urbains dans quatre cantons :

Tableau de la quantité de déchets urbains dans quatre cantons

| En 2013          | Quantité de déchets urbains / habitant en kg | Taux de recyclage |
|------------------|--|-------------------|
| VD <sup>48</sup> | 424  | 57,5%             |
| GE <sup>49</sup> | 623,2  | 44,78%            |
| NE <sup>50</sup> | 446  | 53%               |
| FR <sup>51</sup> | 425  | 59%               |

Le tableau ci-dessus permet d'avoir une première idée de l'impact qu'a eu la taxe sur les ordures dans les cantons présentés. Pour rappel le seul canton du tableau à ne pas avoir introduit la taxe est celui de Genève. L'implication de la taxe dans les cantons concernés a eu un impact important en matière de quantité de déchets ainsi que dans le taux de recyclage. La moyenne du taux de recyclage des communes avec taxe est supérieure d'environ 18,5% qu'à Genève et il y a en moyenne 30% de moins de déchets urbains au sein des communes taxées<sup>52</sup>.

### 3.2.3.3 Canton du Valais :

Le Valais a introduit la taxe au sac de manière partielle qui est appliquée uniquement dans une partie du Haut Valais.

Taxe au sac dans le canton du Valais (VS)

|                        | Déchets urbain kg/habitant | Papier et carton recyclé kg/habitant | Verre recyclé kg/habitant |
|------------------------|----------------------------|--------------------------------------|---------------------------|
| Haut Valais taxé       | 219                        | 71                                   | 55                        |
| Haut Valais non taxé   | 706                        | 52                                   | 45                        |
| Valais romand non taxé | 307                        | 52                                   | 44                        |
| Moyenne cantonale      | 308                        | 56                                   | 47 <sup>53</sup>          |

<sup>48</sup> Selon la synthèse de la statistique 2014 et évolution 1994 à 2014, sous [www.vd.ch/fileadmin/user\\_upload/themes/environnement/dechets/fichiers\\_pdf/DGE\\_D\\_IRNA\\_GEODE\\_Stat\\_dechets\\_14\\_\\_94-14.pdf](http://www.vd.ch/fileadmin/user_upload/themes/environnement/dechets/fichiers_pdf/DGE_D_IRNA_GEODE_Stat_dechets_14__94-14.pdf)

<sup>49</sup> REPUBLIQUE ET CANTON DE GENEVE Département de l'environnement, des transports et de l'agriculture Service de géologie, sols et déchets, 2013. Sous <http://ge.ch/dechets/publications/statistiques>

<sup>50</sup> 02 Espace et environnement, Canton de Neuchâtel. Sous [www.ne.ch/autorites/DEAS/STAT/domaines/Pages/02.aspx](http://www.ne.ch/autorites/DEAS/STAT/domaines/Pages/02.aspx)

<sup>51</sup> Annuaire statistique du canton de Fribourg, Edition 2014. Sous [www.fr.ch/sstat/fr/pub/annuaire\\_statistique.htm](http://www.fr.ch/sstat/fr/pub/annuaire_statistique.htm)

<sup>52</sup> Selon mes propres calculs en fonction des chiffres du tableau

<sup>53</sup> Selon les chiffres de l'Office fédéral de la protection de l'environnement (SPE), Statistiques sur les déchets urbains (kg/habitant) dans le canton du Valais (2014)



Les 59 communes taxées dans le Haut Valais (huit communes ne le sont pas) produisent environ 57% de déchets en moins que la moyenne des deux autres régions et recyclent approximativement 27% de papier et 20% de verre en plus<sup>54</sup>. La taxe a donc un impact considérable sur la quantité de déchets urbains récoltés ainsi que sur la quantité de déchets recyclés d'un canton tel que le Valais ; chaque région ayant implémenté une taxe sur les ordures ménagères a vu sa quantité de déchets urbains diminuer ainsi qu'une augmentation du recyclage.

Cela confirme l'efficacité d'une taxe pour atteindre des buts environnementaux. On peut relever que la taxe au sac respecte le concept d'égalité mais n'est pas équitable ; pour une quantité de déchets égale, une personne qui gagne un bas revenu paiera la même chose qu'une personne qui gagne le double.

### 3.2.4 Autres prélèvements environnementaux

Tableau des autres prélèvements cantonaux environnementaux<sup>55</sup>

|   | Objets du prélèvement | Caractère du prélèvement | Affectation des recettes |
|---|-----------------------|--------------------------|--------------------------|
| <b>Taxe compensatoire pour le défrichage (tous les cantons)</b> | Arbres défrichés      | Compensatoire            | Protection de la forêt   |

La taxe compensatoire pour le défrichage varie d'un canton à un autre, mais le concept reste relativement similaire. Selon le règlement d'application de la loi forestière de 1996, après avoir reçu l'autorisation de défricher, la taxe est due si une compensation en nature (par exemple remplacement des arbres coupés) n'est pas envisageable. Le montant qui aura été fixé par les services forestiers sera directement reversé au fonds de conservation des forêts. L'approche compensatoire est parfaitement adaptée au défrichage et permet d'être efficace ; l'environnement est préservé et le fonds est alimenté par les recettes. Cependant, cela nécessite un contrôle important pour être efficace et éviter les fraudes. Cela fait donc de cette taxe une taxe écologiquement efficace, mais avec une mise en œuvre qui demande beaucoup d'investissements (administration, contrôle, etc.).

Pour terminer, certains cantons appliquent des prélèvements supplémentaires ; Neuchâtel a mis en place une taxe anticipée d'élimination des véhicules, qui fonctionne sur un principe similaire aux TEA<sup>56</sup>.

<sup>54</sup> Selon mes propres calculs effectués à l'aide des chiffres du tableau « *Taxe au sac dans le canton du Valais.* »

<sup>55</sup> Tableau fait selon les informations reprises de l'Union des autorités fiscales suisses, 2014, *Prélèvements fiscaux liés à l'environnement*. Sous : [www.estv.admin.ch/dam/estv/fr/dokumente/allgemein/Dokumentation/Publikationen/dossier\\_steuereinformatoren/d/Umweltbezogene%20Abgaben.pdf.download.pdf/d\\_umweltbezogene\\_abgaben\\_f.pdf](http://www.estv.admin.ch/dam/estv/fr/dokumente/allgemein/Dokumentation/Publikationen/dossier_steuereinformatoren/d/Umweltbezogene%20Abgaben.pdf.download.pdf/d_umweltbezogene_abgaben_f.pdf).

Une redevance de forte pollution pour les entreprises qui ont une quantité d'eaux usées supérieure à certaines normes est en place à Schaffhouse. Le Tessin a une taxe pour prendre en charge l'extraction du matériel présent dans les eaux et pour terminer les cantons de Lucerne, d'Uri et d'Argovie ont une taxe du « pollueur-payeur » et les Grisons en ont une sur la protection de l'environnement, de la nature et de la forêt. Cependant, ces taxes ne sont pas détaillées dans ce travail au vu de leur présence minimale à l'échelle de la Suisse.

### **3.3 Etude sur l'efficacité des taxes et redevances environnementales en Suisse**

Malheureusement, l'augmentation des recettes des impôts verts de ces dernières années ne peut certifier une amélioration de l'environnement. En effet, cela peut venir d'une augmentation des activités polluantes et donc payantes. Prenons par exemple les taxes et redevances sur les huiles minérales ou l'impôt sur les véhicules qui sont générateurs de la plus grande partie des recettes ; c'est principalement des outils fiscaux qui n'ont pas de réels effets incitatifs sur les individus ou les entreprises ni donc de bénéfices concrets sur l'environnement. Aucune alternative clairement avantageuse n'est à la disposition des consommateurs : les coûts pour avoir un véhicule utilisant un carburant dit durable sont trop importants pour y voir une substitution financièrement avantageuse (coût d'achat du véhicule notamment) et les avantages fiscaux à prendre les transports en commun ne sont pas forcément suffisants pour avoir une incitation importante. Les embouteillages sont potentiellement un encouragement nettement supérieur à prendre les transports en commun que l'économie d'énergie. Un individu qui, après avoir fait des calculs, remarque une différence financière minime entre une utilisation de son véhicule et les transports en commun pour se rendre au travail va potentiellement préférer payer légèrement plus s'il estime son bien-être supérieur lorsqu'il utilise son véhicule.

Il y a un autre problème lorsque l'on se penche sur l'efficacité réelle des taxes environnementales : dans la plupart des situations (taxe CO<sub>2</sub>, taxe COV, etc.), les plus grands pollueurs sont exemptés de certaines taxes pour éviter une atteinte trop importante à la compétitivité internationale. Prenons par exemple une entreprise d'exploitation de produits pétroliers telle que Sappro ; si cette entité était taxée de manière équitable sur les huiles minérales, il est certain que le montant des taxes serait tel que l'entreprise ne pourrait plus être performante en Suisse.

---

<sup>56</sup> Voir Liste des abréviations, p. vi

Les concurrents de l'étranger qui ne seraient pas hautement taxés prendraient les devants. Il est donc important de prendre en compte l'aspect performance et concurrence des entreprises suisses qui sont vitaux à la croissance et au bien-être du pays, d'où des exonérations importantes. Il est vrai que la concurrence internationale pour les entreprises qui seraient davantage touchées par des taxes environnementales particulièrement contraignantes pourrait être un problème pour l'économie suisse. Des délocalisations signifieraient potentiellement des pertes d'emplois, du chômage, une diminution du PIB et d'autres effets directs et indirects d'une réforme fiscale trop contraignante. Cependant, il paraît évident qu'il est nécessaire de taxer de manière plus importante ces entreprises afin que celles-ci aient une incitation à minimiser leurs impacts sur l'environnement.

Par exemple, les entreprises seraient taxées d'un montant important si elles ne font pas des investissements pour l'environnement. Les entreprises qui bénéficieraient d'une réduction d'impôt devraient investir massivement dans des infrastructures innovantes et respectueuses de l'environnement (traitement des déchets, utilisation de l'énergie, etc.). Cela leur permettrait de continuer d'exercer leur activité tout en améliorant leur efficacité environnementale. Il y aurait une réelle incitation à devoir améliorer son efficacité, qui pourrait alors devenir un avantage concurrentiel. Si les entités investissent correctement, la taxe pourrait être minime.

Au niveau cantonal, l'aspect incitatif des taxes mises en place paraît plus efficace lorsque l'on regarde par exemple la taxe automobile. En effet, l'incitation financière à posséder une voiture peu polluante est conséquente. Cependant, les recettes de la taxe automobile sont consacrées à l'entretien des routes et n'ont donc aucun but environnemental. La taxe déchets a quant à elle prouvé son efficacité dans la totalité des cantons et communes où elle est présente avec une réduction de la quantité globale de déchets et une augmentation du taux de recyclage. De plus, les recettes de la taxe au sac doivent obligatoirement être utilisées dans le processus de gestion des déchets par les communes ; ce qui encourage l'innovation pour des systèmes respectueux de l'environnement.

Pour une efficacité manifeste d'une taxe écologique, il faut que celle-ci ait un taux qui a un impact non négligeable sur les individus ; l'aspect incitatif a porté ses fruits, mais il doit être accompagné de mesures pénalisantes en cas de non-respect. Il paraît également difficile de connaître exactement les externalités de la pollution, ce qui permettrait de fixer un taux conforme à la finalité (un taux trop élevé mettrait en danger la situation des entreprises et des individus et un taux trop bas n'aurait aucun impact

bénéfique sur l'environnement). Un autre problème apparaît lorsque l'on parle des taxes incitatives de la réforme fiscale écologique. Dans le cas d'une taxe particulièrement contraignante sur l'énergie, l'effet recherché est une diminution de la consommation d'énergie ; celle-ci aura un effet positif sur l'environnement, mais plus les entreprises seront efficaces moins elles paieront de taxes et les recettes fiscales diminueront. Les acteurs du marché seront encouragés à trouver d'autres solutions plus respectueuses de l'environnement pour minimiser l'impact de la taxe ; une taxe incitative n'est donc pas source de recettes sûre à long terme pour l'Etat, qui doit adapter les solutions et le budget futur.

De plus, les exonérations sont trop importantes dans les secteurs les plus polluants ; par exemple le secteur de l'agriculture ne paie pas d'impôts sur les huiles minérales et un certain nombre d'activités comme l'extraction minière, la culture en serre ou encore la fabrication de produit chimique ont la possibilité d'être exemptés de la taxe CO<sub>2</sub>. Sachant que les activités exemptées sont les plus grandes émettrices de CO<sub>2</sub>, il est clair que les effets négatifs de ces entreprises prennent le dessus sur les actions positives prises par les « non exonérés » ; l'effet est plutôt minimisé qu'atténué.

#### **3.3.1.1 Revoir le système d'exonération et de subvention**

Une idée serait d'instaurer un nouveau système où les activités très polluantes (CO<sub>2</sub>, COV, huiles minérales) seraient taxées, mais sur un système de double dividende. Les entreprises seraient imposées proportionnellement à leur consommation d'énergie ou à leur rejet d'émissions avec une incitation à optimiser leurs processus et innover vers des techniques de production les plus durables possible ; le produit de la taxe pourrait alors être utilisé pour financer une diminution des charges sociales ou une aide aux financements de certains investissements « verts » de ces entreprises, proportionnellement à leurs efforts environnementaux.

La compétitivité internationale serait alors maintenue et les plus grands responsables de la pollution seraient incités à innover dans leurs processus de production. Tout en étant attentif à maintenir une quote-part fiscale égale, cette mesure répondrait à la nécessité de taxer la pollution au plus près sans avoir à introduire de taxes supplémentaires. Bien entendu, les subventions que l'on peut qualifier de grises (secteur de l'agriculture notamment) freinent également l'efficacité des taxes environnementales actuelles. Il serait nécessaire de revoir le système de subventions afin de supprimer les incitations néfastes à l'environnement pour augmenter ou créer de nouvelles aides au développement durable. Les subventions accordées pour les exploitations qui ne

respectent pas tous les critères environnementaux pourraient être supprimées au bénéfice d'autres subventions pour assurer la durabilité des exploitations (infrastructures, traitements chimiques, traitements des animaux, etc.).

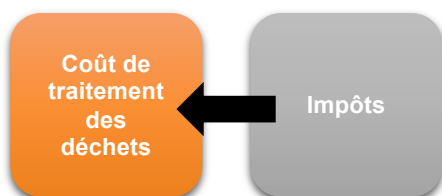
### 3.3.1.2 Revoir le système de la TVA<sup>57</sup>

L'initiative de remplacer la TVA par une taxe sur les énergies non renouvelables a été balayée par les citoyens le 8 mars 2015. La grande majorité des recettes fiscales de l'Etat provient de la TVA et dans un contexte conjoncturel difficile, l'initiative appelait à un changement trop radical et risqué. Cependant, pour permettre une réduction réelle des émissions de CO2 et des huiles minérales, un ajustement de la TVA pourrait être une solution. Il serait question d'adapter la TVA à l'impact environnemental des biens et services. Un taux plus élevé serait appliqué aux biens et services particulièrement polluants et un taux bas avantagerait les éléments respectueux de l'environnement. Il y aurait alors une réelle incitation à orienter son comportement. Cela permettrait notamment de diminuer les émissions de la Suisse faites à l'étranger en imposant les biens importés d'un taux différencié. Certes, les aspects opérationnels d'un tel changement seraient très importants mais, pour les simplifier, il serait possible de créer des catégories de biens et services respectueux de l'environnement ou non. La quote-part fiscale pourrait être maintenue, de même que la compétitivité internationale (désavantage pour les biens et service polluants, mais émergence de ceux respectueux de l'environnement).

## 4. Suivi d'une taxe écologique et de ses conséquences fiscales, financières et environnementales

### 4.1 Taxe déchets forfaitaire et taxe au sac

*Financement du coût de traitement des déchets avant introduction de la taxe<sup>58</sup>*



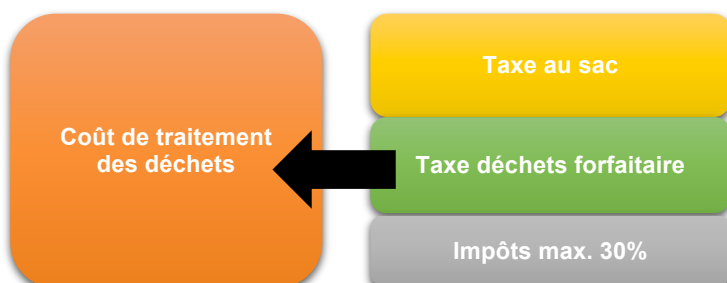
Avant l'introduction de la taxe, l'entier des coûts de financement de traitement des déchets était assuré par les impôts. Cependant, après l'introduction de la taxe, les communes ont été contraintes d'utiliser les impôts comme source de financement des

<sup>57</sup> Voir Liste des abréviations, p. vi

<sup>58</sup> Diagramme fait selon les informations transmises par M. Guy Dériaz, Municipal à la commune de Mies

déchets à hauteur de maximum 30%<sup>59</sup>. Le reste doit être couvert par la taxe au sac et la taxe déchets. Cependant, il incombe aux communes de décider si elles vont utiliser l'impôt pour financer une partie du traitement des déchets ou si c'est uniquement la taxe au sac et la taxe déchets qui vont devoir couvrir les coûts.

*Financement du coût de traitement des déchets après introduction de la taxe*<sup>60</sup>



#### 4.1.1 Situation des déchets à Crans-près-Céligny de 2012 à 2014<sup>61</sup>

En 2012, la commune de Crans-près-Céligny comptait 1'983<sup>62</sup> habitants qui n'étaient pas encore assujettis à la taxe au sac. Cependant, il y avait déjà une taxe déchets forfaitaire qui se montait à 333,35 CHF pour un ménage de cinq personnes, ce qui fait 66,67<sup>63</sup> CHF par personne (tout membre du ménage est assujetti à la taxe sans exception). Le principe de couverture des coûts n'étant pas encore en vigueur, les recettes de la taxe déchets forfaitaire ne couvraient approximativement que 56,3% des coûts<sup>64</sup> de gestion des déchets (déchetterie, transport, etc.). La commune a donc subi une perte sur les ordures ménagères en 2012.

Le 1<sup>er</sup> janvier 2013, la taxe au sac à ordures a été introduite dans la commune. La taxe déchets se monte alors à 92,59 CHF par habitant cette année-là et a donc augmenté d'environ 26 CHF<sup>65</sup> par personne. Cela signifie qu'un ménage composé de cinq personnes qui utilise un sac de 35 litres par semaine en triant de manière correcte ses déchets dépense 463 CHF en taxe déchets et 100 CHF de sacs blancs taxés, ce qui fait

<sup>59</sup> Municipalité de Mies, 2013. *Financement du traitement des déchets (taxe au sac), présentation.*

<sup>60</sup> Municipalité de Mies, 2013. *Financement du traitement des déchets (taxe au sac), présentation.*

<sup>61</sup> Selon les chiffres des comptes d'investissements et du bilan 2014 de la Municipalité de Crans-Près-Céligny, tous les coûts et revenus proviennent de ces comptes

<sup>62</sup> Selon les chiffres de SCRIS, *Statistique Vaud*. Sous : [www.scris.vd.ch/Default.aspx?DomID=2265](http://www.scris.vd.ch/Default.aspx?DomID=2265)

<sup>63</sup> Selon les chiffres des taxes payées par la famille Luthi au sein de la commune de Crans-Près-Céligny

<sup>64</sup> Selon des calculs faits par rapport aux comptes d'investissements et du bilan 2013 & 2014 de la Municipalité de Crans-Près-Céligny

<sup>65</sup> Selon les chiffres des taxes payées par la famille Luthi au sein de la commune de Crans-Près-Céligny

approximativement 563 CHF de budget déchets<sup>66</sup> annuel pour une famille. Les coûts et les recettes de la section *ordures ménagères et décharge* des comptes de la commune sont équivalents en respectant le principe de couverture des frais<sup>67</sup>. Ce principe légifère le fait que les communes n'ont pas le droit de s'enrichir sur le produit de la taxe et ne peuvent donc utiliser les recettes pour autre chose que l'élimination des déchets et l'optimisation des processus. L'introduction de la taxe doit permettre à la commune de faire des économies à la suite de l'optimisation de la gestion des déchets ; l'implémentation ne doit donc pas faire augmenter les coûts de gestion des déchets. Cependant, des investissements initiaux sont nécessaires pour s'adapter à l'introduction de la taxe (infrastructures, personnel, etc.). En 2014, la taxe déchets était toujours à 92,59 CHF par ménage.

#### 4.1.1.1 Impact de la taxe environnementale sur la commune

La commune a atteint un taux de recyclage de 58,8%<sup>68</sup> en 2014. L'introduction de la taxe a donc permis à la commune d'augmenter de façon importante son taux de recyclage et de suivre la tendance constatée dans les 60 communes traitées par l'entreprise SADEC. En effet, depuis l'année 2007, le taux de recyclage des communes dont l'entreprise gère la récolte des déchets est passé de 45,1% à 62% en 2014. La quantité d'ordures ménagères est passée de 22'976 tonnes à 14'540 tonnes. Cependant, l'augmentation la plus importante s'est faite entre l'année 2012 et 2013, où le taux de recyclage a bondi de 47% à 60,1%<sup>69</sup>. Ces chiffres regroupant l'évolution des communes permettent de dire que Crans a suivi la tendance d'une augmentation importante du taux de recyclage après implémentation de la taxe.

La taxe a donc eu une influence conséquente sur le comportement des individus, qui se sont mis à trier leurs déchets et trouver des solutions pour diminuer la quantité d'ordures ménagères dès l'introduction de la taxe. La question d'une charge fiscale trop importante pourrait être abordée, mais certains éléments prouvent que les individus ont bien accepté la taxe ; notamment le fait que les déchets « illégaux » (déchets déposés dans des lieux publics par exemple ou encore utilisation à outrance des poubelles

---

<sup>66</sup> À savoir que les enfants de 0 à 1 an reçoivent 10 rouleaux de 17 litres ou 5 de 35 litres, les enfants de 1 à 3 ans 4 rouleaux de 17 litres ou 2 rouleaux de 35 litres et les personnes incontinentes 4 rouleaux de 17 litres ou 2 rouleaux de 35 litres

<sup>67</sup> Selon la notice explicative à l'intention des communes vaudoises, *Financement de la gestion des déchets selon le principe de causalité*, partie 2 : le dispositif causal de financement de la gestion des déchets. Sous [www.vd.ch/fileadmin/user\\_upload/themes/environnement/dechets/fichiers\\_pdf/DIRNA\\_GEODE\\_Notice\\_sur\\_le\\_financement\\_de\\_la\\_gestion\\_des\\_dechets-v2.pdf](http://www.vd.ch/fileadmin/user_upload/themes/environnement/dechets/fichiers_pdf/DIRNA_GEODE_Notice_sur_le_financement_de_la_gestion_des_dechets-v2.pdf)

<sup>68</sup> Voir Liste des abréviations, p. vi

<sup>69</sup> Selon les documents de SADEC SA, SADEC SA – STATISTIQUES DECHETS 2014, Confidentiel.

publiques) n'est pas devenu un problème pour la commune. Le caractère pénalisant de la taxe a également joué son rôle car l'individu qui n'utilise pas les bons sacs est passible d'une amende voire d'une dénonciation pénale.

Dans ce cas, la fiscalité mise en place a donc eu un réel impact positif sur l'environnement grâce à cette augmentation du taux de recyclage, sans entacher les principes d'une taxe environnementale efficace (compétitivité entre les communes, quote-part fiscale modifiée trop lourdement, but uniquement fiscal, etc.). Cependant, la commune de Crans pourrait atteindre un taux de recyclage supérieur en utilisant toutes les facettes de la taxe pour inciter encore les habitants à modifier leur comportement par rapport aux déchets. Certes, il a fallu d'importantes mises en place, mais la taxe au sac, avec ses aspects incitatifs et pénalisants, a permis d'atteindre des objectifs concrets de diminution des ordures ménagères et d'augmentation du recyclage.

#### **4.1.1.2 Recommandations**

Certaines solutions pourraient être utilisées par la commune pour permettre d'augmenter encore le recyclage et éviter d'autres problématiques telles que le littering<sup>70</sup> en utilisant les recettes de la taxe. Sachant que la population s'est acclimatée à la taxe au sac et semble bien la supporter, il pourrait être utile d'utiliser une partie des recettes fiscales dans un programme d'information et de communication à la population. En effet, pour une efficacité réelle de la taxe, il faut une transparence totale qui apporte un esprit de « rapport qualité-prix » dans la tête des habitants. Or, une majorité de la population n'est sûrement pas au courant que les recettes de cette taxe ne peuvent pas être utilisées autrement que pour la gestion des déchets et peut donc penser que c'est une simple recette fiscale. De plus, la gestion des déchets est souvent inconnue d'une grande partie de la population. Il serait donc tout à fait pertinent de mettre en place un programme d'information pour faire part à la population par exemple de la conséquence sur l'environnement d'une mauvaise gestion des déchets.

Un point positif serait d'ajouter des informations sur le suivi des déchets et la finalité du recyclage, ce qui permettrait aux citoyens de savoir que le fait de trier produit un réel bénéfice pour l'environnement. Pour terminer, l'efficacité de la taxe serait encore améliorée si la population avait connaissance des résultats atteints (augmentation du taux de recyclage, diminution des ordures ménagères, diminution du littering etc.).

---

<sup>70</sup> Selon la définition de l'Office Fédéral de l'environnement, « *Le littering, c'est le fait de jeter ou d'abandonner sur la voie publique de petites quantités de déchets urbains, sans utiliser les infrastructures prévues.* » Sous : [www.bafu.admin.ch/abfall/10820/?lang=fr](http://www.bafu.admin.ch/abfall/10820/?lang=fr)



Cela permettrait de connaître les buts de la taxe et de savoir si ceux-ci sont atteints ou non à l'aide de statistiques concrètes. Introduire une taxe est très souvent mal vu par la population, qui voit directement l'impact financier qu'elle va subir. Cependant, les taxes environnementales doivent avoir un but initial de protection et d'amélioration de l'environnement et les individus doivent être informés à ce sujet. C'est un moyen efficace, mais il faut que les personnes assujetties à la taxe soient impliquées de façon à modifier leur comportement mais surtout savoir pourquoi il est nécessaire de le faire. Il faut parvenir à justifier la modification du comportement nécessaire.

Afin d'avoir une efficacité maximale de la taxe et donc une augmentation du taux de recyclage, il serait important d'améliorer les points de collecte. En effet, les deux déchetteries de la commune pourraient améliorer leurs prestations afin d'augmenter le recyclage et diminuer la quantité de déchets ménagers (un endroit de collecte pour les objets électroniques et électriques, les batteries etc.).

De plus, il arrive également que les containers de récolte des deux déchetteries de la commune soient remplis à ras bord. Une augmentation de la fréquence de récolte ou de la taille des containers permettrait d'être en adéquation avec la quantité de déchets et d'habitants, donc d'éviter des désagréments et une perte d'efficacité importante sur les déchets recyclés. Avec certaines mesures supplémentaires, Crans a la possibilité d'augmenter son taux de recyclage qui pourrait alors dépasser les 70%. C'est le cas notamment de la commune de Founex, qui a eu un taux de recyclage de 75,3%<sup>71</sup> en 2014 ; une déchetterie très équipée (batteries, objets électroniques, compost etc.) accessible avec une carte magnétique et surveillée par quelqu'un de disponible pour les habitants, qui ont à disposition les informations utiles, est probablement nécessaire. Certes, la taxe déchets de Founex est plus conséquente (120 CHF/habitant<sup>72</sup>), mais il faut prendre en compte que les habitants en dessous de 18 ans sont exonérés et les étudiants entre 19 et 25 ans également. Cela équivaut à un budget de 240 CHF<sup>73</sup> pour une famille de cinq personnes dont trois enfants étudiants ou mineurs ; ce qui est presque de moitié inférieur au budget déchets de la même famille à Crans. Cependant, Crans a fait un bond en avant en modifiant sa façon de gérer les déchets, ce qui a permis une diminution de la quantité et une augmentation du recyclage.

---

<sup>71</sup> Selon les documents de SADEC SA, SADEC SA – STATISTIQUES DECHETS 2014, Confidentiel.

<sup>72</sup> Selon les chiffres de Mme C. Luquiens, secrétaire municipale de la commune de Founex.

<sup>73</sup> Selon les calculs effectués à l'aide du montant de la taxe

Il s'agit maintenant de poursuivre dans cette direction et de perfectionner le système en prenant exemple sur d'autres communes qui maximisent l'utilité des recettes fiscales, ce qui améliore l'efficacité de la fiscalité écologique.

## 5. Fiscalité environnementale au Danemark

### 5.1 Système fiscal danois

Les pays du nord et principalement le Danemark sont les plus avancés sur le plan de la fiscalité écologique. En effet, ce pays a instauré depuis longtemps des mesures utilisant notamment les instruments économiques pour protéger l'environnement et le climat. Le Danemark est le pays de l'OCDE dans lequel il y a le plus d'impôts et de cotisations sociales, qui représentent plus de 50% du PIB<sup>74</sup>. Cependant, la population ne semble pas vivre la fiscalité lourde du pays comme un obstacle. Il faut savoir que les particuliers sont très imposés, mais que du côté des entreprises, la fiscalité y est beaucoup plus clémente. Le revenu des particuliers est d'abord soumis à un impôt sur le revenu considérable selon le type de salaires ; le taux d'imposition du revenu danois varie entre 40 et 60% du salaire brut<sup>75</sup>. Ensuite, le pays a mis en place une TVA qui culmine à 25%<sup>76</sup> sans exception pour aucun bien, nourriture comprise. En plus de ces premiers prélèvements fiscaux importants, certains biens spécifiques sont imposés à des taux extrêmes : l'achat d'une voiture est imposé jusqu'à 180% de sa valeur<sup>77</sup>, sans compter les autres prélèvements environnementaux qui y seront annexés.

Bien entendu, un tel système fiscal offre des contreparties aux contribuables qui expliquent une acceptation majoritaire de la part des individus. Le système de protection sociale garantit une sécurité confortable aux particuliers, de même que le système du chômage. De plus, le peuple danois est initié très jeune à l'importance de la fiscalité, ce qui permet d'éviter une aversion totale aux prélèvements et cotisations obligatoires ainsi qu'une transparence du système.

---

<sup>74</sup> Durand D., *Excédé par la fiscalité française ? N'allez pas vous installer au Danemark*, 2015. Sous [www.lefigaro.fr/impots/2015/12/07/05003-20151207ARTFIG00109-excede-par-la-fiscalite-francaise-n-allez-pas-vous-installer-au-danemark.php](http://www.lefigaro.fr/impots/2015/12/07/05003-20151207ARTFIG00109-excede-par-la-fiscalite-francaise-n-allez-pas-vous-installer-au-danemark.php)

<sup>75</sup> Durand D., *Excédé par la fiscalité française ? N'allez pas vous installer au Danemark*, 2015. Sous [www.lefigaro.fr/impots/2015/12/07/05003-20151207ARTFIG00109-excede-par-la-fiscalite-francaise-n-allez-pas-vous-installer-au-danemark.php](http://www.lefigaro.fr/impots/2015/12/07/05003-20151207ARTFIG00109-excede-par-la-fiscalite-francaise-n-allez-pas-vous-installer-au-danemark.php)

<sup>76</sup> Durand D., *Excédé par la fiscalité française ? N'allez pas vous installer au Danemark*, 2015. Sous [www.lefigaro.fr/impots/2015/12/07/05003-20151207ARTFIG00109-excede-par-la-fiscalite-francaise-n-allez-pas-vous-installer-au-danemark.php](http://www.lefigaro.fr/impots/2015/12/07/05003-20151207ARTFIG00109-excede-par-la-fiscalite-francaise-n-allez-pas-vous-installer-au-danemark.php)

<sup>77</sup> Durand D., *Excédé par la fiscalité française ? N'allez pas vous installer au Danemark*, 2015. Sous [www.lefigaro.fr/impots/2015/12/07/05003-20151207ARTFIG00109-excede-par-la-fiscalite-francaise-n-allez-pas-vous-installer-au-danemark.php](http://www.lefigaro.fr/impots/2015/12/07/05003-20151207ARTFIG00109-excede-par-la-fiscalite-francaise-n-allez-pas-vous-installer-au-danemark.php)

## 5.2 Fiscalité environnementale dans le système fiscal danois

Les taxes et impôts environnementaux représentent plus de 4% du PIB du Danemark<sup>78</sup> ; en comparaison, ceux-ci représentent 1,7% en Suisse<sup>79</sup> en 2014. Le Danemark a beaucoup misé sur la taxation des transports qui représente une part importante de la masse des prélèvements environnementaux. En instaurant des taxes environnementales avec une neutralité des recettes et de la quote-part fiscale, le Danemark est devenu un des pays les plus à la pointe en matière de fiscalité écologique. Par exemple, l'introduction de nouvelles taxes environnementales au Danemark a été compensée par une réduction des charges sociales des employeurs. C'est la recherche du double dividende, une diminution des émissions en parallèle d'une diminution du chômage.

### 5.2.1 Réforme fiscale verte

Entre 1994 et 1998<sup>80</sup>, le Danemark a mis en place une réforme fiscale sur l'ensemble du système. C'est à ce moment que le pays a débuté le transfert d'une partie des charges fiscales qui pesaient sur le travail en direction de la pollution et des ressources. De nouvelles taxes environnementales, principalement sur l'énergie, ont été mises en place ; notamment la taxe CO2. Après avoir instauré ces taxes, le Danemark a augmenté progressivement le taux d'imposition durant une période donnée afin de rendre les prélèvements environnementaux efficaces et assez incitatifs pour modifier les comportements. Pour permettre la neutralité des recettes, celles-ci sont directement destinées aux investissements des industries en énergies vertes et durables par exemple ou à la diminution des charges sociales. Bien entendu, une taxe CO2 importante aurait porté de gros préjudices aux industries ; celles-ci ont donc eu un rabais de 50%<sup>81</sup> sur la taxe durant la période de la réforme et ont encore actuellement des avantages fiscaux à ce sujet.

---

<sup>78</sup>Le Grill H, *La fiscalité écologique, davantage qu'une nouvelle taxe un nouveau comportement*, 2013. Sous : [www.economiematin.fr/news-fiscalite-ecologique-nouvelle-taxe-compoertement-habitude](http://www.economiematin.fr/news-fiscalite-ecologique-nouvelle-taxe-compoertement-habitude)

<sup>79</sup>Confédération suisse, *Impôts liés à l'environnement par catégorie, Recettes des impôts liés à l'environnement*, 2015. Sous : [www.bfs.admin.ch/bfs/portal/fr/index/themen/02/05/blank/ind22.indicator.130208.222.html](http://www.bfs.admin.ch/bfs/portal/fr/index/themen/02/05/blank/ind22.indicator.130208.222.html)

<sup>80</sup>BARDE, J.P. *Ecotaxes et réforme fiscale verte dans les pays de l'OCDE : bilan et mise en œuvre*, 1998. Sous : [www.lajauneetlarouge.com/article/ecotaxes-et-reforme-fiscale-verte-dans-les-pays-de-locde#.VyXs6hyF5l8](http://www.lajauneetlarouge.com/article/ecotaxes-et-reforme-fiscale-verte-dans-les-pays-de-locde#.VyXs6hyF5l8)

<sup>81</sup>BARDE, J.P. *Ecotaxes et réforme fiscale verte dans les pays de l'OCDE : bilan et mise en œuvre*, 1998. Sous : [www.lajauneetlarouge.com/article/ecotaxes-et-reforme-fiscale-verte-dans-les-pays-de-locde#.VyXs6hyF5l8](http://www.lajauneetlarouge.com/article/ecotaxes-et-reforme-fiscale-verte-dans-les-pays-de-locde#.VyXs6hyF5l8)

## 5.2.2 Politique énergétique

La préoccupation actuelle danoise est entre autres la mise en place des énergies renouvelables. Depuis longtemps, le pays instaure des mesures pour atteindre les objectifs d'utiliser les nouvelles énergies pour la consommation, la production d'électricité et de courant vert. En 2050, le pays s'est fixé l'objectif d'atteindre les 100% d'énergies renouvelables<sup>82</sup>. La production d'énergie avec les éoliennes a permis de fournir plus de 40% de la consommation électrique du pays dans l'année 2015<sup>83</sup>. Le Danemark est également le pays le plus avancé en terme de chauffage solaire, et pour cause ; un consommateur d'électricité lambda paie son électricité 0,304 Euro/kWh<sup>84,85</sup> alors que la moyenne européenne est à 0,221 Euros<sup>86</sup>.

### Taxes sur l'énergie

En 2014, la majorité des recettes des taxes sur l'énergie provenait de l'électricité, suivi par le diesel & l'essence et pour terminer la taxe carbone. Instaurée dans une optique d'action incitative à économiser l'énergie, les taxes énergétiques ont été régulièrement augmentées et se sont étendues au charbon et au gaz lors de la réforme écologique des années 90. À savoir que ces taxes sont beaucoup plus élevées que dans la majorité des autres pays.

La taxe CO2 mise en place dans le pays rapportait environ 9% des recettes fiscales<sup>87</sup> totales du pays en 2013, elle a donc un impact important. La taxe a notamment permis de réduire les émissions de CO2 des installations fixes de 21% entre 1991 et 1998<sup>88</sup>.

---

<sup>83</sup> GREENPEACE, *Au Danemark, les renouvelables, c'est pas que du vent*. 2015. Sous : <http://energie-climat.greenpeace.fr/au-danemark-les-renouvelables-cest-pas-que-du-vent>

<sup>84</sup> Voir Liste des abréviations, p. vi

<sup>85</sup> EUROSTAT *Half-yearly electricity and gas prices, second half of year, 2012–14 (EUR per kWh)*, 2015. Sous : [http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/File:Half-yearly\\_electricity\\_and\\_gas\\_prices,\\_second\\_half\\_of\\_year,\\_2012–14\\_\(EUR\\_per\\_kWh\)\\_YB15-fr.png](http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/File:Half-yearly_electricity_and_gas_prices,_second_half_of_year,_2012–14_(EUR_per_kWh)_YB15-fr.png)

<sup>86</sup> EUROSTAT *Half-yearly electricity and gas prices, second half of year, 2012–14 (EUR per kWh)*, 2015. Sous : [http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/File:Half-yearly\\_electricity\\_and\\_gas\\_prices,\\_second\\_half\\_of\\_year,\\_2012–14\\_\(EUR\\_per\\_kWh\)\\_YB15-fr.png](http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/File:Half-yearly_electricity_and_gas_prices,_second_half_of_year,_2012–14_(EUR_per_kWh)_YB15-fr.png)

<sup>87</sup> EUROSTAT, *Dans l'UE, 6,3% des recettes fiscales provenaient des taxes environnementales en 2013*. Sous : <http://ec.europa.eu/eurostat/documents/2995521/7087197/8-25112015-AP-FR.pdf/85d205cf-d332-479b-91c8-544f5f8d6515>

<sup>88</sup> BARDE, J.P. *Ecotaxes et réforme fiscale verte dans les pays de l'OCDE : bilan et mise en œuvre*, 1998. Sous : [www.lajauneetlarouge.com/article/ecotaxes-et-reforme-fiscale-verte-dans-les-pays-de-l-ocde#.VyXs6hyF5l8](http://www.lajauneetlarouge.com/article/ecotaxes-et-reforme-fiscale-verte-dans-les-pays-de-l-ocde#.VyXs6hyF5l8)

### 5.2.3 Taxes liées aux transports

Les transports sont un secteur particulièrement touché par la fiscalité environnementale actuelle au Danemark. L'achat d'un véhicule est imposé par la taxe d'immatriculation qui varie entre 105 et 180%<sup>89</sup> du prix d'achat du véhicule, sans compter les autres prélèvements concernés par l'achat d'un véhicule neuf. Ensuite, il y a aussi une taxe compensatoire et une redevance d'utilisation des routes. Bien entendu, tout est mis en place pour favoriser les véhicules dits respectueux de l'environnement. Le Danemark a également instauré la « vignette verte », qui a remplacé la taxe véhicule afin de promouvoir les véhicules moins gourmands en énergie. Celle-ci est en place depuis 2011<sup>90</sup> et contraint tous les bus et poids lourds qui traversent les zones écologiques (principalement dans les grandes villes) à s'acquitter d'une vignette verte d'environ 40 euros<sup>91</sup>. En plus de posséder la vignette, les véhicules de ce type doivent être équipés d'un filtre à particules. L'amende est assez dissuasive pour convaincre les utilisateurs de respecter à la lettre les critères environnementaux.

### 5.2.4 Politique des déchets<sup>92</sup>

Déjà depuis les années 80, le Danemark a mis en place un système de gestion des déchets radical : une taxe sur les déchets non dangereux est en vigueur, ce qui a provoqué une augmentation de 50% du prix de la dépose en décharge et 70% du prix de l'incinération des déchets. En 2012, le pays atteignait déjà les 54% de déchets valorisés (dans ce cas destinés à la production énergétique), 42% des déchets recyclés et donc 4% des déchets sont simplement incinérés. Aujourd'hui, plus de la moitié des déchets du pays brûlés servent à produire de l'énergie. Cela fait donc du Danemark un des pays les plus avancés d'Europe en termes de gestion des déchets. L'utilisation des instruments économiques à destination de tous les acteurs de la société combinant mesures incitatives, pénalisantes et réglementations ont permis au Danemark d'atteindre un tel taux de recyclage. C'est en effet un des seuls pays qui recycle une quantité énorme de ses déchets tout en réussissant à les valoriser pour produire de l'énergie à hauteur de 20% pour le chauffage et 5% pour l'électricité.

---

<sup>89</sup> CURIA, *La Cour déclare une taxe nationale très élevée sur l'immatriculation des véhicules automobiles neufs compatible avec le traité CE, 2003*. Sous : [www.curia.eu.int](http://www.curia.eu.int)

<sup>90</sup> ECO-STICKER, *Les zones écologiques au Danemark*. 2011. Sous : [www.ecosticker.dk/fr/home-fr.html](http://www.ecosticker.dk/fr/home-fr.html)

<sup>91</sup> ECO-STICKER, *Commande d'une vignette Ecosticker*, 2011. Sous : [www.ecosticker.dk/fr/information.html](http://www.ecosticker.dk/fr/information.html)

<sup>92</sup> BARDE, J.P. *Ecotaxes et réforme fiscale verte dans les pays de l'OCDE : bilan et mise en œuvre*, 1998. Sous : [www.lajauneetlarouge.com/article/ecotaxes-et-reforme-fiscale-verte-dans-les-pays-de-lodge#.VyXs6hyF5l8](http://www.lajauneetlarouge.com/article/ecotaxes-et-reforme-fiscale-verte-dans-les-pays-de-lodge#.VyXs6hyF5l8) (tous les chiffres du paragraphe 5.2.4 proviennent de cet article).

En taxant l'enfouissement et la mise en décharge mais surtout en augmentant les taux d'imposition régulièrement si nécessaire, le pays a réussi à atteindre des objectifs considérables pour réduire les déchets.

### **5.2.5 Imposition des ressources et de la pollution:**

Le Danemark impose un certain nombre de ressources sur lesquelles une pollution est causée par certains éléments. Il y a donc une quinzaine de prélèvements tels qu'une taxe sur les matières premières, sur les solvants chlorés, sur les batteries, sur l'azote, sur le PVC, le soufre ou encore les emballages. Pour la gestion de l'eau, le Danemark a également mis en place différentes écotaxes comme la taxe sur les eaux usées. Celle-ci a d'ailleurs prouvé son efficacité car les quantités des particules d'azote, de phosphores et autres particules nocives qui s'étaient révélées présentes dans les eaux usées ont radicalement diminué après l'instauration de la taxe. Il y a un bon nombre d'autres taxes vertes qui concernent l'utilisation d'eau au Danemark : entre autres la taxe sur les pesticides, la taxe sur le phosphore et d'autres taxes d'utilisation diverses. De plus, le pays a pris la décision d'augmenter le prix de l'eau lorsque les statistiques révélaient une consommation d'eau excessive afin d'en réduire la quantité.

### **5.2.6 Efficacité des taxes environnementales**

Selon de nombreuses études, la réforme fiscale qu'a connue le Danemark en instaurant une fiscalité environnementale conséquente a montré une efficacité prometteuse. En effet, la lourde fiscalité imposant les véhicules a permis de radicalement diminuer les émissions et a encouragé les transports verts. Une partie importante de la population danoise utilise un vélo comme moyen de transport principal. La fiscalité verte qui concerne l'eau a elle aussi atteint les objectifs de réduction des micropolluants et de diminution de la consommation. Suite aux mesures prises, le Danemark est en bonne voie pour devenir le premier pays autonome à 100% avec l'électricité verte. En effet, les taxes sur l'électricité ont permis d'inciter à modifier son comportement pour guider la consommation électrique vers des méthodes écologiques. La situation des déchets est également encourageante grâce aux coûts importants qui ont été annexés à la gestion de ceux-ci.

Cependant, il ne faut pas oublier que le Danemark pratique l'agriculture et la pêche intensives ; ce qui est extrêmement polluant et a des conséquences dramatiques sur les écosystèmes. Des mesures ont été prises afin d'essayer de minimiser les impacts sur l'environnement, mais l'aspect financier de ces activités prend le dessus.

Il est donc possible de constater que le pays a de bonnes performances environnementales grâce aux actions prises, mais que ses activités économiques ont encore un impact énorme sur l'environnement. Il est d'ailleurs difficile d'imaginer que le secteur d'activité du pétrole puisse un jour avoir un impact neutre sur l'environnement et son importance pour le Danemark n'est pas négligeable. Malgré tout, le pays a réussi à instaurer une fiscalité écologique conséquente qui permet d'atteindre des objectifs concrets.

La population a donc intégré un mode de vie plus durable et s'acclimate positivement aux mesures instaurées. La réglementation importante qui est annexée aux mesures fiscales permet également d'assurer un respect maximum sous peine de lourdes conséquences. Il y a donc une uniformité et une cohérence dans les systèmes, ce qui permet des impacts très concrets. De plus, les mesures volontaires ont permis de supprimer les barrières comportementales de la société sur les aspects fiscaux de l'écologie.

### **5.2.7 Comparaison avec la Suisse :**

Il est évident qu'une comparaison parfaite entre les deux pays n'est pas envisageable de par les caractéristiques spécifiques de chacun. Cependant, les deux pays sont en majorité exportateurs et dit pays « riches » avec une économie qui pèse lourd. En effet, leur petite taille géographique nécessite une activité sur les marchés étrangers. Avec une imposition très conséquente, le Danemark est à l'opposé de la Suisse, hormis en matière d'imposition des entreprises. Pourtant, en matière de fiscalité environnementale, le Danemark paraît nettement en tête. Les mesures en place depuis de longues années ont montré de réels bénéfices (baisse des émissions importante, de la consommation d'électricité, de l'eau, gestion des déchets etc.), contrairement à la Suisse.

Il est donc certain qu'une fiscalité réfléchie et conséquente de manière à inciter concrètement permet d'avoir des bénéfices importants sur l'environnement. Les conséquences fiscales ont été étudiées pour permettre un double dividende et donc une compensation financière des mesures prises qui évite une aversion à la taxe. Le Danemark a réussi à combiner les trois méthodes (instruments économiques, mesures volontaires et réglementations) pour parvenir à atteindre les objectifs fixés sur l'environnement. Cependant, il faut être conscient que certaines mesures en Suisse ont un impact positif conséquent comme dans le secteur de la gestion des déchets, mais malheureusement ce n'est pas encore le cas dans les secteurs les plus polluants.

Il y a plusieurs hypothèses telles qu'une incitation pas assez importante, un manque de mesures volontaires ou de réglementations pour expliquer les difficultés de la fiscalité environnementale à être efficace en Suisse. Une réforme fiscale écologique nécessite une revue du système entier pour permettre la cohérence d'ensemble, ce qui donc implique des changements drastiques qui vont être très impactants (financièrement notamment).

De plus, il est possible qu'une telle réforme en Suisse entache certains attraits économiques de la société (fiscalité, réglementation, innovation etc.). Il faut être conscient que la protection de l'environnement ne peut se faire sans concession, mais elle peut par la suite apporter beaucoup au pays. Pour le Danemark, c'est devenu un élément qui crée de l'emploi, un boost à la croissance et un appel à l'innovation technologique.



## 6. Conclusion

Il est important de revenir sur l'avancée qui a été faite sur la thématique de la fiscalité environnementale, en Suisse et ailleurs depuis de nombreuses années. Les résultats positifs sur l'environnement, notamment l'augmentation du recyclage et la diminution des ordures ménagères dans le cas de la taxe au sac en disent long sur l'efficacité que peut avoir une taxe environnementale lorsque celle-ci est suffisamment incitative. Ce travail permet de démontrer que les taxes environnementales peuvent parvenir à une amélioration substantielle de l'environnement. Cela confirme que lorsque l'on touche directement le portefeuille des citoyens ou des entreprises, il y a une certaine efficacité plus ou moins marquée en faveur de l'environnement. Cependant, pour que toutes ces taxes puissent avoir un impact plus significatif, il serait important de réfléchir à la cohérence de l'ensemble du système. Il faudrait une volonté politique claire et cela peut prendre du temps pour permettre un changement progressif.

Malheureusement, il semble que certaines autres taxes telles que la taxe CO<sub>2</sub> n'aient pas un impact suffisant sur la société pour permettre l'atteinte des objectifs fixés, souvent sur le compte de la compétitivité internationale. Le croisement des droites lors de l'approche coûts-efficacité qui permet de déterminer un coût optimal (en égalisant le coût social de l'externalité négative avec le coût marginal de réduction de l'externalité) est une approche qui permet de déterminer un « taux incitatif », mais cette analyse paraît souvent biaisée sur d'autres principes comme la difficulté à déterminer un coût marginal de dépollution ou simplement un coût de pollution. Cela empêche l'atteinte des objectifs environnementaux.

Lorsque l'on sort des frontières, des pays comme le Danemark prouvent qu'il est possible d'avoir une fiscalité environnementale en étant un pays exportateur compétitif. De plus, la population vit en accord avec ce système fiscal très lourd grâce aux compensations mises en place. Cependant, il est nécessaire d'incorporer les changements de façon progressive ; un changement drastique serait trop brutal et ne permettrait pas la cohérence de l'ensemble du système fiscal recherchée. Une taxe environnementale ne maximisera pas son potentiel d'efficacité si elle n'est pas accompagnée d'une réglementation particulière et de mesures volontaires. Cela démontre que malgré le fait que l'environnement soit apparenté à un bien public, il est nécessaire d'y mettre un coût et de provoquer une internalisation des coûts sur les fondements du principe pollueur-payeur pour tous les responsables de la pollution.

## 7. Bibliographie

Actu-environnement, 2003. *Consultation Nationale pour la charte de l'environnement*. [ en ligne ] Disponible à l'adresse : [www.actu-environnement.com/ae/news/46.php4](http://www.actu-environnement.com/ae/news/46.php4)

Agora 21, 2016. *Un engagement pour le développement durable*. [ en ligne ] Disponible à l'adresse : [www1.agora21.org/dd.html](http://www1.agora21.org/dd.html)

Aqueduc, 2016. *Les Suisses doivent désormais s'acquitter d'une taxe fédérale sur les eaux usées*. [ en ligne ] Disponible à l'adresse : [www.aqueduc.info/Les-Suisses-doivent-desormais-s](http://www.aqueduc.info/Les-Suisses-doivent-desormais-s)

Bridier, G, 2015. *Après le scandale Volkswagen, l'avantage fiscal du diesel menacé?* *Slate FR*. [ en ligne ] Disponible à l'adresse : [www.slate.fr/story/107263/apres-scandale-volkswagen-avantage-fiscal-diesel-menace](http://www.slate.fr/story/107263/apres-scandale-volkswagen-avantage-fiscal-diesel-menace)

Canton de Vaud, Déchets, 2015. *Statistiques vaudoises des déchets*. [ en ligne ] Disponible à l'adresse : [www.vd.ch/themes/environnement/dechets/statistiques/](http://www.vd.ch/themes/environnement/dechets/statistiques/)

CCNUCC, Nations Unies, 2014. *La Convention-Cadre des Nations Unies sur les Changements Climatiques*. [ en ligne ] Disponible à l'adresse : [http://unfccc.int/portal\\_francoophone/essential\\_background/convention/items/3270.php](http://unfccc.int/portal_francoophone/essential_background/convention/items/3270.php)

Chuard, P. 24heures, 2015. *Les Suisses allergiques à la fiscalité écologique*. [ en ligne ] Disponible à l'adresse : [www.24heures.ch/suisse/politique/Les-Suisses-allergiques-a-la-fiscalite-ecologique/story/19978197](http://www.24heures.ch/suisse/politique/Les-Suisses-allergiques-a-la-fiscalite-ecologique/story/19978197)

Cohabiter avec la nature, 2006. *Droit de l'environnement*. [ en ligne ] Disponible à l'adresse : <http://medias.cohabiter.ch/pdf/fiche-droit.pdf>

Commune de Crans-près-Céligny, 2012. *Taxe au sac*. Disponible à l'adresse : [www.crans-pres-celigny.ch/net/Net\\_crans.asp?v-vm=&NoOFS=5713&NumStr=40.20.05](http://www.crans-pres-celigny.ch/net/Net_crans.asp?v-vm=&NoOFS=5713&NumStr=40.20.05)

Confédération suisse, les autorités suisses en ligne, 2015. *Vignette autoroutière*. [ en ligne ] Disponible à l'adresse : [www.ch.ch/fr/vignette-autoroutiere/](http://www.ch.ch/fr/vignette-autoroutiere/)

Conseil des impôts, 2005. *Fiscalité et environnement 23ème rapport au Président de la République*. synthèse. [ en ligne ] Disponible à l'adresse : <https://www.ccomptes.fr/content/download/41965/679549/file/Synthese.pdf>

Conseil économique pour le développement durable. *Double dividende et compensation des effets régressifs de la fiscalité écologique : un choix à arbitrer au cas par cas*. 2013. [ en ligne ] Disponible à l'adresse : [www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/Synthese\\_n\\_19\\_novembre.pdf](http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/Synthese_n_19_novembre.pdf)

Conseil économique pour le développement durable, Renaud Crassous, 2009. *Taxe carbone: recyclage des recettes et double dividende*. [ en ligne ] Disponible à l'adresse : [www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/04-8.pdf](http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/04-8.pdf)

Constitution fédérale de la Confédération suisse, 1999. Disponible à l'adresse : [www.admin.ch/opc/fr/classified-compilation/19995395/index.html](http://www.admin.ch/opc/fr/classified-compilation/19995395/index.html)

COP21. Conférence des Nations Unies sur les changements climatiques, 2015. *Les principaux chiffres du réchauffement climatique*. [ en ligne ] Disponible à l'adresse : [www.cop21.gouv.fr/les-principaux-chiffres-du-rechauffement-climatique/](http://www.cop21.gouv.fr/les-principaux-chiffres-du-rechauffement-climatique/)

Crassous R., G. F. Conseil économique pour le développement durable, 2009. *Taxe carbone Recyclage des recettes et doubles dividendes*. [ en ligne ] Disponible à l'adresse : [www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/04-8.pdf](http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/04-8.pdf)

Crosemarie, P. République Française, Conseil économique social et environnemental, 2009. *Fiscalité écologique et financement des politiques environnementales*. [ en ligne ] Disponible à l'adresse : [www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/AVIS\\_CESE\\_Fiscalite\\_Ecologique\\_CROSEMARIE\\_2009.pdf](http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/AVIS_CESE_Fiscalite_Ecologique_CROSEMARIE_2009.pdf)

Ecotaxe, Wikipédia. 2015. [ en ligne ] Disponible à l'adresse : <https://fr.wikipedia.org/wiki/Écotaxe#Origine>

Etienne Ruegg, Direction générale de l'environnement, 2015. *Déchets récoltés par les communes vaudoises - Synthèse de la statistique 2014 et évolution 1994 à 2014*. [ en ligne ] Disponible à l'adresse : [www.vd.ch/fileadmin/user\\_upload/themes/environnement/dechets/fichiers\\_pdf/DGE\\_DI\\_RNA\\_GEODE\\_Stat\\_dechets\\_14\\_\\_94-14.pdf](http://www.vd.ch/fileadmin/user_upload/themes/environnement/dechets/fichiers_pdf/DGE_DI_RNA_GEODE_Stat_dechets_14__94-14.pdf)

Etat de Fribourg, Service de l'environnement, 2014. *Déchets urbains collectés par les communes. Statistiques 2013*. [ en ligne ] Disponible à l'adresse : [www.fr.ch/sen/files/pdf74/dechets\\_urbains\\_statistiques\\_2013\\_fr.pdf](http://www.fr.ch/sen/files/pdf74/dechets_urbains_statistiques_2013_fr.pdf)

Eurostat, Environmental tax statistics, 2015. [ en ligne ] Disponible à l'adresse : [http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Environmental\\_tax\\_statistics](http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Environmental_tax_statistics)

Eurostat, service de presse. Nauroy et Bourgeais, F. V, 2015. *Dans l'UE, 6,3% des recettes fiscales provenaient des taxes environnementales en 2013*. [ en ligne ] Disponible à l'adresse : <http://ec.europa.eu/eurostat/documents/2995521/7087197/8-25112015-AP-FR.pdf/85d205cf-d332-479b-91c8-544f5f8d6515>.

Eurostat, Communiqué de presse, 2015. *Chaque habitant de l'Union européenne a produit 481 kg de déchets municipaux en 2013*. [ en ligne ] Disponible à l'adresse : <http://ec.europa.eu/eurostat/documents/2995521/6757487/8-26032015-AP-FR.pdf>.

F.FEREY, 2012. *Les Sommets de la Terre : 1972-2012. Comment ça marche ?* [ en ligne ] Disponible à l'adresse : [https://union.soroptimist.fr/uploads/union/mcfile/doc2012/Les\\_Sommets\\_de\\_la\\_Terre.pdf](https://union.soroptimist.fr/uploads/union/mcfile/doc2012/Les_Sommets_de_la_Terre.pdf)

Fiscalité écologique, Wikipédia, 2015. [ en ligne ] Disponible à l'adresse : [https://fr.wikipedia.org/wiki/Fiscalité\\_écologique#Histoire](https://fr.wikipedia.org/wiki/Fiscalité_écologique#Histoire)

Fiscalité noire, Wikipedia, 2015. [ en ligne ] Disponible à l'adresse : [https://fr.wikipedia.org/wiki/Fiscalit%25C3%25A9\\_noire?oldid=118107984](https://fr.wikipedia.org/wiki/Fiscalit%25C3%25A9_noire?oldid=118107984)

Fodha et Chiroleu-Assouline, M.M, 2012. *L'environnement au secours de la réforme fiscale*. [ en ligne ] Disponible à l'adresse : [www.laviedesidees.fr/L-environnement-au-secours-de-la.html](http://www.laviedesidees.fr/L-environnement-au-secours-de-la.html)

France Nature Environnement. Communiqué, 2012. *L'arrêt des subventions défavorables à l'environnement, c'est pour quand ?* [ en ligne ] Disponible à l'adresse : [www.fne.asso.fr/communiques/l-arret-des-subs-ventions-defavorables-a-l-environnement-c-est-pour-quand](http://www.fne.asso.fr/communiques/l-arret-des-subs-ventions-defavorables-a-l-environnement-c-est-pour-quand)

Gaz naturel, l'énergie qu'on aime, 2013. *Loi sur le CO2 et ordonnance sur le CO2*. [ en ligne ] Disponible à l'adresse : [www.gaz-naturel.ch/protection-du-climat/loi-sur-le-co2/](http://www.gaz-naturel.ch/protection-du-climat/loi-sur-le-co2/)

GIEC, 2014: *Changements climatiques 2014: Rapport de synthèse. Contribution des Groupes de travail I, II et III au cinquième rapport d'évaluation du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat* [Sous la direction de l'équipe de rédaction principale, R.K. Pachauri et L.A. Meyer]. GIEC, Genève, Suisse, 161 p.

Giroud, F. 24 heures, 2012. *Les sacs poubelles blancs en vente dès le 10 décembre*. [ en ligne ] Disponible à l'adresse : [www.24heures.ch/val-de-romandie/Les-sacs-poubelle-blancs-en-vente-des-le-10-decembre/story/26738559](http://www.24heures.ch/val-de-romandie/Les-sacs-poubelle-blancs-en-vente-des-le-10-decembre/story/26738559)

Lacaze, D. BFMBUSINESS, 2015. *Le scandale Volkswagen résumé en 10 questions*. [ en ligne ] Disponible à l'adresse : <http://bfmbusiness.bfmtv.com/entreprise/ce-qu-il-faut-savoir-du-scandale-volkswagen-916820.html>

Lamotte, H. La Jaune et la Rouge, 1988. *Fiscalité environnementale : gains de bien-être et double dividende ?* [ en ligne ] Disponible à l'adresse : [www.lajauneetlarouge.com/article/fiscalite-environnementale-gains-de-bien-etre-et-double-dividende#.Vsro9xyPU3U](http://www.lajauneetlarouge.com/article/fiscalite-environnementale-gains-de-bien-etre-et-double-dividende#.Vsro9xyPU3U)

L'Encyclopédie du Développement Durable, Wahl, T. *La fiscalité écologique: Un des instruments les plus puissants, en économie de marché, pour changer les comportements*. 2010. [ en ligne ] Disponible à l'adresse : <http://encyclopedie-dd.org/encyclopedie/economie/la-fiscalite-ecologique-un-des.html>

L'internaute, La Rédaction, 2015. *Scandale Volkswagen : la fraude au CO2 touche 800 000 voitures*. [ en ligne ] Disponible à l'adresse : [www.linternaute.com/auto/conduite/1248112-scandale-volkswagen-moteurs-concernees-indemnisations-liste-des-modeles-rappels-france/](http://www.linternaute.com/auto/conduite/1248112-scandale-volkswagen-moteurs-concernees-indemnisations-liste-des-modeles-rappels-france/)

Loi cantonale sur la gestion des déchets, 2006. Disponible à l'adresse : [www.vd.ch/fileadmin/user\\_upload/themes/environnement/dechets/fichiers\\_pdf/Loi\\_dechets\\_2006.pdf](http://www.vd.ch/fileadmin/user_upload/themes/environnement/dechets/fichiers_pdf/Loi_dechets_2006.pdf)

Loi sur l'approvisionnement en électricité, 2007. Disponible à l'adresse : [www.admin.ch/opc/fr/classified-compilation/20042411/201506010000/734.7.pdf](http://www.admin.ch/opc/fr/classified-compilation/20042411/201506010000/734.7.pdf)

Loi fédérale sur la circulation routière, 1958. Disponible à l'adresse : [www.admin.ch/opc/fr/classified-compilation/19580266/index.html](http://www.admin.ch/opc/fr/classified-compilation/19580266/index.html)

Loi fédérale sur les eaux. Disponible à l'adresse :  
[www.admin.ch/opc/fr/classified-compilation/19910022/index.html](http://www.admin.ch/opc/fr/classified-compilation/19910022/index.html)

Loi fédérale sur la protection des eaux, 1991. Disponible à l'adresse :  
[www.admin.ch/opc/fr/classified-compilation/19910022/index.html](http://www.admin.ch/opc/fr/classified-compilation/19910022/index.html)

Loi fédérale sur les forêts, 1991. Disponible à l'adresse :  
[www.admin.ch/opc/fr/classified-compilation/19910255/index.html](http://www.admin.ch/opc/fr/classified-compilation/19910255/index.html)

Loi fédérale sur l'imposition des huiles minérales, 1996. Disponible à l'adresse :  
[www.admin.ch/opc/fr/classified-compilation/19960320/index.html](http://www.admin.ch/opc/fr/classified-compilation/19960320/index.html)

Loi fédérale sur la protection de l'environnement, 1983. Disponible à l'adresse :  
[www.admin.ch/opc/fr/classified-compilation/19830267/index.html](http://www.admin.ch/opc/fr/classified-compilation/19830267/index.html)

Loi fédérale sur la réduction des émissions de CO<sub>2</sub>, 2011. Disponible à l'adresse :  
[www.admin.ch/opc/fr/classified-compilation/20091310/index.html](http://www.admin.ch/opc/fr/classified-compilation/20091310/index.html)

Municipalité de Crans-Près-Céligny, 2014. *Comptes de fonctionnement d'investissements et du bilan 2013*.

Municipalité de Crans-Près-Céligny, 2015. *Comptes de fonctionnement d'investissements et du bilan 2014*.

Municipalité de Mies, 2012. *Argumentaire pour la taxation des déchets, Taxe au sac et taxe forfaitaire. Guide d'utilisation*.

Municipalité de Mies, 2013. *Financement du traitement des déchets (taxe au sac), présentation*.

Nations Unies, 2016. *Convention sur la diversité biologique*. [ en ligne ] Disponible à l'adresse :  
<https://www.cbd.int/undb/media/factsheets/undb-factsheets-fr-web.pdf>

Nodé-Langlois, F. Le Figaro, 2012. *Sommet de Rio : le modeste bilan de la réunion de 1992*. [ en ligne ] Disponible à l'adresse :  
[www.lefigaro.fr/environnement/2012/06/18/01029-20120618ARTFIG00858-sommet-de-rio-le-moderne-bilan-de-la-reunion-de-1992.php](http://www.lefigaro.fr/environnement/2012/06/18/01029-20120618ARTFIG00858-sommet-de-rio-le-moderne-bilan-de-la-reunion-de-1992.php)

Office fédéral de l'environnement. Confédération suisse, 2015. *L'OFEV en bref*. [ en ligne ] Disponible à l'adresse :  
[www.bafu.admin.ch/org/09606/index.html?lang=fr](http://www.bafu.admin.ch/org/09606/index.html?lang=fr)

Organisation des Nations Unies, Département de l'information, 1993. *DÉCLARATION DE RIO SUR L'ENVIRONNEMENT ET LE DÉVELOPPEMENT PRINCIPES DE GESTION DES FORÊTS*. [ en ligne ] Disponible à l'adresse :  
[www.un.org/french/events/rio92/rio-fp.htm](http://www.un.org/french/events/rio92/rio-fp.htm)

OCDE, 2014. *Etudes économiques de l'OCDE COREE, Juin 2014, Synthèse*. [ en ligne ] Disponible à l'adresse :  
[www.oecd.org/fr/eco/etudes/Synthèse%20Corée%202014.pdf](http://www.oecd.org/fr/eco/etudes/Synthèse%20Corée%202014.pdf)

OCDE, 2013. *Les Approches Volontaires dans les Politiques de l'Environnement : efficacité et combinaison avec d'autres instruments d'intervention*. Paris. [ en ligne ] Disponible à l'adresse : [www.oecd.org/fr/environnement/outils-evaluation/15358861.pdf](http://www.oecd.org/fr/environnement/outils-evaluation/15358861.pdf)

OCDE, 2016. Des politiques meilleures pour une vie meilleure. *Membres et partenaires*. [ en ligne ] Disponible à l'adresse : [www.oecd.org/fr/apropos/membresetpartenaires/](http://www.oecd.org/fr/apropos/membresetpartenaires/)

Office des eaux et des déchets, 2015. *Statistique des déchets 2014*. [ en ligne ] Disponible à l'adresse : [www.be.ch/portal/fr/veroeffentlichungen/statistiken.assetref/dam/documents/BVE/AWA/de/BA\\_AR/Statistik\\_Abfall%20BE%202010%20d%2Bfdef.pdf](http://www.be.ch/portal/fr/veroeffentlichungen/statistiken.assetref/dam/documents/BVE/AWA/de/BA_AR/Statistik_Abfall%20BE%202010%20d%2Bfdef.pdf)

Office fédéral du développement territorial ARE, Confédération suisse, 2016. *Définition du développement durable en Suisse*. [ en ligne ] Disponible à l'adresse : [www.are.admin.ch/themen/nachhaltig/00260/index.html?lang=fr](http://www.are.admin.ch/themen/nachhaltig/00260/index.html?lang=fr)

Office fédéral de l'environnement, Confédération suisse, 2014. *Gestion de la taxe sur le recyclage du verre: plainte pénale de l'OFEV contre la société mandataire*. [ en ligne ] Disponible à l'adresse : [www.bafu.admin.ch/dokumentation/medieninformation/00962/index.html?lang=fr&msg-id=54739](http://www.bafu.admin.ch/dokumentation/medieninformation/00962/index.html?lang=fr&msg-id=54739)

Office fédéral de l'environnement, Confédération suisse, 2015. *Environnement Suisse*. Conseil fédéral. [ en ligne ] Disponible à l'adresse : [www.bafu.admin.ch/publikationen/publikation/01794/index.html?lang=fr](http://www.bafu.admin.ch/publikationen/publikation/01794/index.html?lang=fr)

Office fédéral de l'environnement, Confédération suisse, 2015. *Politique climatique suisse*. [ en ligne ] Disponible à l'adresse : [www.bafu.admin.ch/klima/13877/14510/index.html?lang=fr](http://www.bafu.admin.ch/klima/13877/14510/index.html?lang=fr)

Office fédéral de l'environnement, Confédération suisse, 2015. *Taxe d'incitation sur les COV*. [ en ligne ] Disponible à l'adresse : [www.bafu.admin.ch/luft/13793/14818/15146/index.html?lang=fr](http://www.bafu.admin.ch/luft/13793/14818/15146/index.html?lang=fr)

Office fédéral de l'environnement, Confédération suisse, 2015. *Traitement des eaux usées communales*. [ en ligne ] Disponible à l'adresse : [www.bafu.admin.ch/wasser/13465/13486/14119/index.html?lang=fr](http://www.bafu.admin.ch/wasser/13465/13486/14119/index.html?lang=fr)

Office fédéral de l'environnement OFEV, 2016. *Taxe sur le CO2*. [ en ligne ] Disponible à l'adresse : [www.bafu.admin.ch/klima/13877/14510/14511/index.html?lang=fr](http://www.bafu.admin.ch/klima/13877/14510/14511/index.html?lang=fr)

Office fédéral de l'environnement, Confédération suisse, 2001. *125 ans de loi forestière: un succès durable*. [ en ligne ] Disponible à l'adresse : [www.news.admin.ch/message/index.html?lang=fr&msg-id=8245](http://www.news.admin.ch/message/index.html?lang=fr&msg-id=8245)

Office fédéral de la statistique, Confédération suisse, 2014. *Comptes de l'environnement, Emissions dans l'air et impôts liés à l'environnement par acteur économique*. [ en ligne ] Disponible à l'adresse : [www.bfs.admin.ch/bfs/portal/fr/index/themen/02/22/publ.html?publicationID=5774](http://www.bfs.admin.ch/bfs/portal/fr/index/themen/02/22/publ.html?publicationID=5774)

Office fédéral de la statistique, Confédération suisse, 2015. *5 Réactions de la société, Déchets urbains collectés par les communes*. [ en ligne ] Disponible à l'adresse : [www.bfs.admin.ch/bfs/portal/fr/index/themen/02/06/ind17.indicator.1300507.13005.html](http://www.bfs.admin.ch/bfs/portal/fr/index/themen/02/06/ind17.indicator.1300507.13005.html)

Office fédéral de la statistique, Confédération suisse, 2014. *Consommation des ressources et impact sur l'environnement*. [ en ligne ] Disponible à l'adresse : [www.bfs.admin.ch/bfs/portal/fr/index/themen/11/06/blank/02.html](http://www.bfs.admin.ch/bfs/portal/fr/index/themen/11/06/blank/02.html)

Office fédéral de la statistique, Confédération suisse, 2013. *Environnement - Gaz à effet de serre*. [ en ligne ] Disponible à l'adresse : [www.bfs.admin.ch/bfs/portal/fr/index/themen/00/09/blank/ind42.indicator.420023.420007.html](http://www.bfs.admin.ch/bfs/portal/fr/index/themen/00/09/blank/ind42.indicator.420023.420007.html)

Office fédéral de la statistique, Confédération suisse, 2016. *Comptabilité environnementale*. [ en ligne ] Disponible à l'adresse : [www.bfs.admin.ch/bfs/portal/fr/index/themen/02/05.html](http://www.bfs.admin.ch/bfs/portal/fr/index/themen/02/05.html)

Ordonnance sur les emballages pour boissons. Disponible à l'adresse : [www.admin.ch/opc/fr/classified-compilation/20001238/index.html](http://www.admin.ch/opc/fr/classified-compilation/20001238/index.html)

Ordonnance sur la protection contre le bruit, 2000. Disponible à l'adresse : [www.admin.ch/opc/fr/classified-compilation/19860372/index.html](http://www.admin.ch/opc/fr/classified-compilation/19860372/index.html)

Ordonnance sur la protection des eaux, 1998. Disponible à l'adresse : [www.admin.ch/opc/fr/classified-compilation/19983281/index.html](http://www.admin.ch/opc/fr/classified-compilation/19983281/index.html)

Ordonnance sur la taxe d'incitation sur les composés organiques volatils, 1997. Disponible à l'adresse : [www.admin.ch/opc/fr/classified-compilation/19970460/index.html](http://www.admin.ch/opc/fr/classified-compilation/19970460/index.html)

Ordonnance relative à la taxe sur l'assainissement des sites pollués, 1998. Disponible à l'adresse : [www.admin.ch/opc/fr/classified-compilation/19983151/201503010000/814.680.pdf](http://www.admin.ch/opc/fr/classified-compilation/19983151/201503010000/814.680.pdf)

Ordonnance relative à l'étude de l'impact sur l'environnement, 1998. Disponible à l'adresse : [www.admin.ch/opc/fr/classified-compilation/19880226/index.html](http://www.admin.ch/opc/fr/classified-compilation/19880226/index.html)

Ordonnance sur les atteintes portées au sol, 1998. Disponible à l'adresse : [www.admin.ch/opc/fr/classified-compilation/19981783/201206010000/814.12.pdf](http://www.admin.ch/opc/fr/classified-compilation/19981783/201206010000/814.12.pdf)

Ordonnance sur les mouvements des déchets, 2005. Disponible à l'adresse : [www.admin.ch/opc/fr/classified-compilation/20021080/201405010000/814.610.pdf](http://www.admin.ch/opc/fr/classified-compilation/20021080/201405010000/814.610.pdf)

Ordonnance sur la protection de l'air, 1985. Disponible à l'adresse : [www.admin.ch/opc/fr/classified-compilation/19850321/index.html](http://www.admin.ch/opc/fr/classified-compilation/19850321/index.html)

Ordonnance sur l'assainissement des sites pollués, 1998. Disponible à l'adresse : [www.admin.ch/opc/fr/classified-compilation/19983151/index.html](http://www.admin.ch/opc/fr/classified-compilation/19983151/index.html)

Ordonnance sur le traitement des déchets, 1990. Disponible à l'adresse : [www.admin.ch/opc/fr/classified-compilation/19900325/index.html](http://www.admin.ch/opc/fr/classified-compilation/19900325/index.html)

Ordonnance sur la réduction des émissions de CO<sub>2</sub>, 2012. Disponible à l'adresse : [www.admin.ch/opc/fr/classified-compilation/20120090/index.html](http://www.admin.ch/opc/fr/classified-compilation/20120090/index.html)

Ordonnance sur la restitution, la reprise et l'élimination des appareils électriques et électroniques, 1998. Disponible à l'adresse :  
[www.admin.ch/opc/fr/classified-compilation/19980114/index.html](http://www.admin.ch/opc/fr/classified-compilation/19980114/index.html)

Principe pollueur-payeur, Wikipédia, 2015. [ en ligne ] Disponible à l'adresse :  
[https://fr.wikipedia.org/wiki/Principe\\_pollueur-payeur](https://fr.wikipedia.org/wiki/Principe_pollueur-payeur)

République et canton de Genève, Département de l'environnement, des transports et de l'agriculture Service de géologie, sols et déchets, 2013. *INVENTAIRE 2013 DES DÉCHETS DU CANTON DE GENÈVE DÉCHETS URBAIN*. [ en ligne ] Disponible à l'adresse :  
<http://ge.ch/dechets/media/dechets/files/fichiers/documents/evolution-dechets-urbains-2010-2013.pdf>

République et canton de Neuchâtel, Service de la statistique, 2012. *Espace et environnement. Déchets produits par les communes en 2012, par type de déchets, en kilos par habitant*. [ en ligne ] Disponible à l'adresse :  
[www.ne.ch/autorites/DEAS/STAT/domaines/Pages/02.aspx](http://www.ne.ch/autorites/DEAS/STAT/domaines/Pages/02.aspx)

République et canton de Neuchâtel, Service de la statistique, 2015. *Recensement cantonal de la population au 31 décembre 2014*. [ en ligne ] Disponible à l'adresse :  
[www.ne.ch/autorites/DEAS/STAT/population/Documents/RCP2014\\_ENBREF.pdf](http://www.ne.ch/autorites/DEAS/STAT/population/Documents/RCP2014_ENBREF.pdf)

Reviglio, L, 2004-2005. *La fiscalité du développement durable. Memoire de fin d'études*. [ en ligne ] Disponible à l'adresse :  
[http://doc.sciencespo-lyon.fr/Ressources/Documents/Etudiants/Memoires/Cyberdocs/MFE2005/reviglio\\_l/pdf/reviglio\\_l.pdf](http://doc.sciencespo-lyon.fr/Ressources/Documents/Etudiants/Memoires/Cyberdocs/MFE2005/reviglio_l/pdf/reviglio_l.pdf)

RTS INFO. *Plus de 128'000 véhicules suisses touchés par le scandale Volkswagen*. 2015. [ en ligne ] Disponible à l'adresse :  
[www.rts.ch: http://www.rts.ch/info/suisse/7122835-plus-de-128-000-vehicules-suisses-touchees-par-le-scandale-volkswagen.html](http://www.rts.ch: http://www.rts.ch/info/suisse/7122835-plus-de-128-000-vehicules-suisses-touchees-par-le-scandale-volkswagen.html)

RTS INFO, 2015. Un nouveau problème d'émissions sur 800'000 véhicules Volkswagen. [ en ligne ] Disponible à l'adresse :  
[www.rts.ch/info/monde/7225438-un-nouveau-probleme-d-emissions-sur-800-000-vehicules-volkswagen.html](http://www.rts.ch/info/monde/7225438-un-nouveau-probleme-d-emissions-sur-800-000-vehicules-volkswagen.html)

SADEC SA, 2015. SADEC SA, – STATISTIQUES DECHETS 2014, Confidentiel. Autres informations sous :  
[www.sadec.ch](http://www.sadec.ch)

Team documentation et information fiscale, Administration fiscale des contributions, 2014. *Prélèvements fiscaux liés à l'environnement*. [ en ligne ] Disponible à l'adresse :  
[www.estv.admin.ch/dam/estv/fr/dokumente/allgemein/Dokumentation/Publikationen/dossier\\_steueringformationen/d/Umweltbezogene%20Abgaben.pdf.download.pdf/d\\_umweltbezogene\\_abgaben\\_f.pdf](http://www.estv.admin.ch/dam/estv/fr/dokumente/allgemein/Dokumentation/Publikationen/dossier_steueringformationen/d/Umweltbezogene%20Abgaben.pdf.download.pdf/d_umweltbezogene_abgaben_f.pdf)

United Nations. Framework Convention on Climate Change, 2014. *Le Protocole de Kyoto*. [ en ligne ] Disponible à l'adresse :  
[http://unfccc.int/portal\\_francoophone/essential\\_background/kyoto\\_protocol/items/3274.php](http://unfccc.int/portal_francoophone/essential_background/kyoto_protocol/items/3274.php)



United Nations. Framework Convention on Climate Change, 2014. *Le protocole de Kyoto, un résumé*. [ en ligne ] Disponible à l'adresse : [http://unfccc.int/portal\\_francoophone/essential\\_background/feeling\\_the\\_heat/items/3294.php](http://unfccc.int/portal_francoophone/essential_background/feeling_the_heat/items/3294.php)

24 heures, 2015. *Tournant énergétique: le CF a retouché son projet*. [ en ligne ] Disponible à l'adresse : [www.24heures.ch/suisse/tournant-energetique-cf-retouche-projet/story/24295865](http://www.24heures.ch/suisse/tournant-energetique-cf-retouche-projet/story/24295865)

24heures, 2015. *Près de deux fois moins d'ordures avec la taxe au sac*, [ en ligne ] Disponible à l'adresse : [www.24heures.ch/val-de-romandie/deux-fois-ordures-taxe-sac/story/30171497?track](http://www.24heures.ch/val-de-romandie/deux-fois-ordures-taxe-sac/story/30171497?track)